

دراسات في جغرافية المدن

تأليف

دكتور محمد علي السماعيل

أستاذ ورئيس قسم الجغرافيا
كلية الآداب - جامعة القاهرة

الطبعة الرابعة

١٤٠٨ هـ / ١٩٨٨ م

دار الثقافة للنشر والتوزيع

القاهرة - ت : ٩٠٤٦٩٦

جغرافية المدن

تأليف

وليد محمد علي السماعيل

ورئيس قسم الجغرافيا
الآداب - جامعة القاهرة

الطبعة الرابعة

١٩٨٨

دار الثقافة والنشر والتوزيع

٩ شارع سيف الدين الميراني - الفجالة
القاهرة ت / ٩٠٤٦٩٦

الطبعة الأولى ١٩٧٨

الطبعة الثانية ١٩٨٢

الطبعة الثالثة ١٩٨٥

الطبعة الرابعة ١٩٨٨

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اهـداء

الى ريف مصر ،

والى مدنها ،

تطلعا الى غد أفضل للانسان المصرى .

مقدمة الطبعة الرابعة

هذه الطبعة لا تختلف كثيرا عن سابقتها ، وان كان قد جرى تصحيح بعض الأخطاء وتحديث بعض الأرقام لتصبح أكثر حداثة ، أما من حيث التبويب والترتيب فهي لا تخرج عن الطبعة السابقة .

وقد حفزنى الى عدم التغيير أننى تلقيت كثيرا من آراء الزملاء الذين يعملون فى جامعات كثيرة تمتد على رقعة الوطن العربى من الجزائر وتونس فى المغرب العربى الى العراق فى المشرق العربى ، وكانت تشنى على جهدى الضعيف الذى بذلته فى اخراج هذا الكتاب . كما أننى راجعت كثيرا من المصادر الغربية الحديثة فى المادة ولم أجد مبررا كبيرا لاحداث تغيير جوهري فى فصول الكتاب .

واذا كان لى من كلمة موجزة فهي أننى اتقدم بالشكر والتقدير الى كل الاخوة الزملاء الذين سعدت بأرائهم فى الكتاب ، واتقدم كذلك الى الطلاب الذين استمعت أيضا الى آرائهم بكثير من التحية والتقدير ، ولعل ذلك كله يضع فى عنفى دينا كبيرا لهم جميعا ، ويلقى على عاتقى نبعة كبيرة فى محاولة الوصول الى كتاب جامعى يفي باهداف الدراسة والبحث معا .

واسأل الله التوفيق والتمس منه العون والسداد .

حدائق الأهرام فى ١١/١٢/١٩٨٧

أحمد على اسماعيل

مقدمة الطبعة الثالثة

كان لاقبال الاخوة الزملاء والأبناء من الطلاب أثره الطيب فى أن نفذت الطبعة الثانية فى زمن يسير لم أتوقعه ، وأحمد الله تعالى وأشكره لهذا التوفيق ، كما أن ذلك الاقبال يضاعف من المسئولية الملقاه على عاتقى فى العمل الدائب لتعديل الكتاب ليصبح فى صورة أفضل .

وفى هذه الطبعة اضافات تتخلل ثنايا الفصول ، وبخاصة فيما يتعلق بالمدن فى الدول النامية ، حيث زيدت بعض الأجزاء عن المدن الكبرى فى الدول النامية مع المقارنة بمدن الدول المتقدمة وخاصة فى مجال الاسكان ، كما أننى أعدت الى هذه الطبعة جزءا من دراسة مدينة جدة التى كانت قد حذفت فى الطبعة السابقة التى جرى اعدادها فى عجلة ، وقد أضيف الجزء الخاص بتخطيط مدينة جدة كمثال على التخطيط فى المدن العربية الى جانب النماذج التى ضريت فى كل من مصر وبريطانيا .

كما زيدت بعض الخرائط وصححت بعض الأرقام والجداول فى هذه الطبعة ، وكذلك أضيفت بعض الجوانب المتعلقة بمشكلات التلوث فى المدن وما تشهده بيئة المدن من معاناة يومية وهذا من نتائج النمو المفرط فى الصناعة والسكان معا .

واننى اذا قدم هذه الطبعة المنقحة ، فاننى لازلت أمل أيضا فى أن اتلقى أية ملاحظات يمكن الأخذ بها فى أى طبعة مقبلة ، لأن الكمال عزيز المنال وهو لله وحده .

ولا يسعنى الا ان اتقدم بالشكر الى الزميل الدكتور مصطفى لبيب
الذى عهدت اليه بمهمة طبع هذا الكتاب وتركته امانة بين يديه ، فهو المسئول
عن اخراجه على هذه الصورة الطيبة ، كما اتقدم بالشكر الى اخوة كبيرين
تلقوا الكتاب مرحبين او ناقدين ، والحمد لله من قبل ومن بعد .

حدائق الأهرام فى سبتمبر ١٩٨٤

أحمد على إسماعيل

مقدمة الطبعة الثانية

أحمد الله على توفيقه ، واشكر للزملاء والاخوة الأعزاء فى الأسرة الجغرافية بالجامعات العربية ، وفى أقسام التخطيط والعمارة فى كليات الهندسة ، وكذلك الى الاخوة والأبناء الدارسين الذين استقبلوا الطبعة الاولى من الكتاب استقبالا حسنا ، كذلك أشكر لكل الزملاء الذين تكرموا بابداء ملاحظاتهم على الطبعة الاولى من الكتاب والتى أرجو ان اكون قد افدت منها فى هذه الطبعة .

وتتضمن هذه الطبعة بعض التعديلات ، وبخاصة بالنسبة للأمثلة التى تتخلل ثنايا الفصول ، فقد أضفت كثيرا من الأمثلة للمدن المصرية والعربية ، كما جددت فى بعض الاحصائيات وأدخلت كثيرا من الخرائط الجديدة ، والى جانب ذلك فقد أضفت فصلا جديدا عن تخطيط المدينة اعتقد انه يسد نقصا كنت المسه من البداية وبخاصة انه يضع أمام الجغرافى مادة تفيده اذا اتجه الى المشاركة فى الجغرافيا التطبيقية والتخطيط .

ولا يسعنى اذ اقدم هذه الطبعة الجديدة الا ان أتمنى ان تسال من التوفيق ما نالته سابقتها ، وان تحظى ايضا باهتمام الزملاء وتعليقاتهم واراتهم النقدية التى تسعدنى كثيرا .

كما لا يسعنى الا ان أتقدم بالشكر للزميل العزيز الدكتور مهندس سيد التونى بقسم العمارة بهندسة القاهرة على تفضله بتصميم غلاف الكتاب ، كذلك أشكر الأخ أحمد شحاته المعيد بقسم الجغرافيا بمعهد الدراسات الأفريقية على قيامه بعمل الأشكال الجديدة .

وقل رب زدنى علما .

أحمد على اسماعيل

حدائق الاهرام فى يوليو ١٩٨١

مقدمة الطبعة الأولى

شهدت الأعوام التي أعقبت انتصاف القرن العشرين ، اهتماما كبيرا في جغرافية المدن ، ولعل نزايد الاهتمام بين الجغرافيين بهذا الفرع ، يتمثل في السيل المتدفق من المؤلفات التي تفوق أعدادها ما ينشر في كثير من الفروع الاقدم ظهورا ، كما ازدادت البحوث والمؤلفات التي تعرض للمدن من وجهات نظر تخصصات أخرى مثل علم الاجتماع والاقتصاد والادارة والتخطيط وغيرها ، ولعل ذلك كله يرجع الى اقبال السكان في مختلف انحاء العالم على سكنى المدن بدرجة لم نحدث من قبل ، وقد اصبحت زيادة نسبة سكان المدن واعدادهم على حساب سكان الريف ظاهرة واسعة الانتشار في الدول المتقدمة وفي الدول النامية على حد سواء .

ودراسه المدن ليست حديثة تماما في الجغرافية ، فكثيرا ما نجد في ثنايا المؤلفات فصولا عن المدن ، ولعل ذلك يمكن أن نجده بصورة واضحة في المؤلفات العربية والاسلامية المبكرة ، حيث نجد كثيرا من كتب « البلدان » كما نجد ذلك في كتابات الرحالة والمستكشفين الذين كانت تستهويهم التجمعات العمرانية فيقارنون بين خصائصها ، ولكن الطرائف كانت تلفت أنظارهم بدرجة أكبر من الملامح العامة المشتركة ، وهي التي يمكن أن تخضع لقاعدة علمية .

وفي العصر الحديث اصبحت المدن تؤدي كثيرا من الوظائف المركبة ، وتزايد التفاعل بين المدن وإقليمها ، ووجد الجغرافيون أن اهتمامهم بالمدن يمكن أن يندرج في مستويات ثلاثة ، يتعلق أولها بأنظمة المدن ، وما يمكن أن ينظمها من قوانين التباعد والأحجام وشبكات المدن والأقاليم والعلاقات بينها ، ويتمثل ثانيها في دراسة العلاقات بين إحدى المدن وإقليمها ، وأخيرا دراسة المدينة من الداخل من حيث الموضع والتركيب والنمو والوظائف وتفاعل ذلك كله في خدمة الانسان ، ساكن المدينة وصانعها .

وفى هذا الكتاب عدد من الفصول التى نعرض لكثير من موضوعات دراسة المدن من وجهة نظر جغرافية ، وقد حاولت جهدى أن اعرض لأحدث الافكار والنظريات ، كما صربت كثيرا من الامثلة التطبيقية من مصر والعالم العربى ، الى جانب نماذج من مدن العالم الكبرى التى حظيت بنصيب وافر من الدراسة الجغرافية ، واعتقد أن هذا المنهج يخدم الطلاب والباحثين ، سواء فى الدراسة الجامعية الأولى او فى الدراسات العليا ، لأننى أوليت طرق البحث كثيرا من الاهتمام فى مواضع كثيرة ، كما أن المصادر المتنوعة التى اعتمد عليها ورددت إليها بصوصها ، وكذلك قائمة المصادر والمراجع فى نهاية الكتاب ، يمكنها أن تيسر السبيل امام الباحثين فى جغرافية المدن فى جامعاتنا العربية ، خاصة وأن اعدادهم آخذة فى التزايد ، وقد ختمت الكتاب بدراسة تطبيقية عن مدينة جدة وهى دراسة ميدانية بالدرجة الأولى .

ولا يسعنى الا أن اتقدم بالشكر لزوجتى وأولادى ، فقد صبروا على كثيرا وكان الهدوء الذى نعمت به هو خير معين لى فى اخراج هذا الكتاب الذى أخذ منى وقتا طويلا .
كما أتقدم بالشكر الى الاخ محمد رمضان فرحات بقسم الجغرافية بجامعة الملك عبد العزيز بجدة ، لجهده الطيب فى اعداد معظم الانسكال والخرائط .

وانى اذ أقدم هذا الكتاب الى المكتبة العربية وقد وضعت فيه نمره تجربة طويلة فى القراءة والتدريس ، فاننى أرجو أن يضيف جديدا ، وأن يكون جهدى قد أسهم بنصيب متواضع فى خدمة هذا الفرع العزيز على من فروع الجغرافية . ولست أزعم اننى قلت كل ما ينبغى ، أو حتى كل ما أريد ، ولكن لعل فى آراء وملاحظات الاساتذة والزملاء وكتاباتهم ، ما يؤدى بنا الى الوصول الى مستوى افضل من أجل اثراء الفكر العربى وخدمة المجتمع .

والله من وراء القصد .

حدائق الأهرام فى يوليو ١٩٧٧ .

احمد على اسماعيل

الفصل الأول

المدينة والريف

ثمة رابطة قوية بين المستوى الحضارى الذى وصلت اليه الجماعات البشرية ، وبين الشكل الذى تأخذه مساكن هذه الجماعات ، وقد ظهرت بدايات المساكن فى حضارات العصور الحجرية القديمة بعد ان نخلى الانسان عن الحياة فى الكهوف واماكن الحماية الطبيعية ، وبدأ يبنى لنفسه مسكنا يقيم فيه ومنزلا يأوى اليه . ولم تكن مساكن تلك الحضارات القديمة أكثر من أكواخ بدائية الصنع كما نجد بعضا من أثارها فى حضارة المعادى فى مصر مثلا . هذا ، وقد تطلبت الحياة الاجتماعية للانسان ان تتقارب تلك الأكواخ لتشكل نواة لحياة مستقرة يعيش فيها أفراد الجماعة البشرية الذين أصبحوا يشكلون مجتمعا صغيرا . ثم تطورت حيلة الانسان واتسعت افاقه ، وتطورت صورة مساكنه البدائية الى شكل أفضل ، فقامت القرى والمدن واتسع عمران الانسان للأرض ، وتباينت كثافة العمران فى اقطار العالم ، فاصبحت مراكز العمران شبكة يضم نسيجها القرى والمدن وتكاد أن تلتحم ببعضها البعض ، الا أن بعض الأقطار لا يزال العمران فيها متناثرا ، اما نتيجة للظروف الطبيعية الحاكمة كسيادة الصحراء الحارة أو الجليدية ، أو لفقر موارد البيئة ، أو لأن عدد السكان لا يزال محدودا ، وبخاصة فى الأقطار حديثة العهد بالعمران فى العالم الجديد على وجه الخصوص .

ومهما كانت درجة كثافة العمران أو خلخلته ، فإن نمة تنظيما دقيقا يشمل سطح الأرض ، ويمكن أن تدخل دراسته فى اطار هندسة البيئة أو تنظيم الانسان للكوكب الذى نعيش عليه ، أما صور هذا التنظيم فهى متعددة ، منها الزراعة بأشكالها المختلفة ودوراتها ونظامها سواء كانت واسعة أو كثيفة ، وطرق الرى ووسائله ، وشبكات الترع والمصارف .

ومنها التعدين وما يرتبط به من أنشطة ، ومنها الصناعة ، ومنها النقل بأنواعه برا وبحرا وجوا ، وما يرتبط به من طرق وتسهيلات ومنشآت ، ولكن أعظم صور هندسة الانسان لبيئته تجمع ذلك كله فى صورة العمران بسنقيه : الريف والمدينة وما يقوم بينهما من علاقات .

وتدخل دراسة العمران فى عدد من النظم العلمية التى يصعب الفصل بينها ، مثل الاجتماع والاقتصاد والعمارة والتخطيط ، الا ان الدراسات الجغرافية للعمران تعتبر ركيزة لكثير من هذه النظم العلمية .

وتعتبر « جغرافية السكن » أو « جغرافية العمران » فرعا من الجغرافية البشرية ، وان كانت حديث النشأة بالمقارنة مع بقية فروع الجغرافية البشرية ، وليس ذلك بالأمر الغريب ، فكثير من التخصصات الدقيقة فى مختلف فروع المعرفة ، لم تكن فى الماضى أكثر من فصول فى تخصصات أقدم ظهورا وتطورا ، ويمكن القول بان بعض البدايات الأولى لجغرافية المدن قد ظهرت عند قدامى الجغرافيين مثل «اسطرابون» الذى يعتبر أول من وصلت اليها كتاباته عن « الموقع » كعامل حاسم فى توزيع شبكة المدن ، ومن بعده صبت فى نهر المعرفة روافد كثيرة على مر العصور ، وكان للجغرافيين العرب دور هام فى كتبهم عن « البلدان » والعمران ، بحيث يمكن القول بان « جغرافية العمران » تدين بأصولها لكثير من العلماء العرب والمسلمين ، وبخاصة الاصطخرى وابن حوقل واليعقوبى ، ثم ابن خلدون الذى خصص فصولا كثيرة فى مقدمته لدراسة العمران والأقاليم الجغرافية وخصائص المدن والسكان (١) .

(١) ابن خلدون ، المقدمة ، الجزء الأول من كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر فى أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوى السلطان الأكبر ، مطبعة التقدم ، القاهرة ، ١٣٢٩ هـ (١٩١١ م) ص ٤٦ - ١٤٢ .

واذا كانت « جغرافية العمران » تنقسم الى شقين يعنى احدهما بدراسه جغرافية الريف ويهتم ثانيهما بدراسة جغرافية المدن ، فان الاهتمام بدراسة جغرافية المدن أكثر وضوحا ، وليس ذلك للتقليل من شأن جغرافية الريف ، ولكن اتجاه سكان العالم يتزايد الى سكنى المدن فى مختلف الأقطار ، بحيث تتناقص نسبة سكان الريف الى سكان المدن فى معظم دول العالم ، مما يوحى بان سكان العالم جميعا فى طريقهم ليتحولوا الى سكان مدن ، ويحدث ذلك بمعدلات سريعة فى الدول النامية التى تشهد مدنها طوفانا من الهجرة من الريف الى المدن ، واذا استمرت الهجرة بمعدلاتها ، فقد يودى ذلك الى تفاقم مشكلات كل من الريف والمدن على السواء ، وعلى أى حال فان مجال ذلك كله هو جغرافية العمران التى تدرس المدينة والريف معا أو المحلات التى يسكنها الانسان بدرجاتها المختلفة (١) .

ويقسم السكان حسب نمط حياتهم الاقتصادى والاجتماعى وخصائص مساكنهم الى بدو وحضر ، وعلى حين يكون الانتقال الدائم والترحال هو النمط السائد فى حياة البدو ، مما يؤدى الى ان تصبح مساكنهم غير مستقرة فى مواضع ثابتة ، فان سكان الحضر مستقرون فى مساكن دائمة وثابتة . وعلى الرغم من الجهود الكثيرة التى تبذلها حكومات كثير من الدول التى تشكل البداوة معلما رئيسيا من معالمها ، لتطویر هذه المجتمعات البدوية وتغيير صورة الترحال الدائمة ، والعمل على تثبيت البدو فى مناطق معينة ومد الخدمات اليهم ، أو بمعنى آخر « تحضيرهم »

(١) المحلات أو الحلات مفردا محطة وحلة ، وتجمع أحيانا محال ، هى المواضع التى يحل بها القوم أو ينزلون وهى تقابل مصطلح المركز العمرانى أو المستوطنة البشرية Settlement .

أنظر : ابن منظور ، لسان العرب ، دار صادر ، بيروت ، الجزء ١١ ، ١٩٥٦ - ص ١٦٣ .

وانظر أيضا : مجمع اللغة العربية ، المعجم الوسيط ، الجزء الأول ، مطبعة مصر ، القاهرة ، ١٩٦٠ ، ص ١٩٢ .

فلا يزال الشوط بعيدا أمام تحقيق أهداف تلك الحكومات ، ويظهر ذلك في كل من المملكة العربية السعودية وفي الاردن ومصر (١) وكذلك في ايران .

على ان الدى يعنيا بدرجة اكبر ، هو ان مصطلح « الحضر » ينسمل كلا من المدينة والريف على السواء ، وذلك لأن سكان الريف مسنفرون مثل سكان المدن ، بل أن سكان الريف أكثر ارتباطا بالأرض فهي محور حياتهم ، ومع ذلك فان تعبير « الحضر » Urban كثيرا ما يستخدم كمزادف للمدن ، ويستخدم تعبير « الحضرى » Urbanite لوصف ساكن المدينة ، وبدلا من أن يضم الحضر كلا من الريف والمدينة أصبح الاستخدام الشائع يوحى بأن الحضر مقابل للريف ، وهذا ليس صحيحا في أساسه اللغوى ، بل ان الحضارة بمعناها الواسع هي نتيجة للاستقرار ، ولذلك نجد أن المصدر اللغوى لهما في كثير من اللغات الأوروبية واحد ، وتستخدم Culture بمعنى زراعة وحضارة في آن معا ، وفي اللغة العربية يوجد الارتباط نفسه بين الحاضرة والحضارة ، ويمكن الاستعانة بفواميس اللغات في بيان تلك الصلاب اللغوية .

وتنبغى الإشارة الى أن التفرقة بين الريف والمدينة في الدول العربية ، وفي الدول النامية عامة ، هي أمر له مبرراته ، وهي من آثار التخلف بصفة عامة فكلما ارتقت المجتمعات وارتفع مستواها الاقتصادي والاجتماعي والتكنولوجي ، كلما قلب الفروق فيها بين المدينة والريف ، ففي دول أوروبا الغربية أو في الولايات المتحدة الأمريكية ، حيث توجد ركيزة صناعية ترجع لأكثر من قرنين ، فلت الفروق بين المدينة والريف ، على حين نجد أن المجتمعات التي لا تزال مجتمعات استهلاك للصناعة وإنتاج زراعى بالدرجة الأولى ، ما تزال الهوة فيها كبيرة بين المدينة.

(١) انظر الكتاب الذى أصدرته الامانة العامة لجامعة الدول العربية عن أعمال المؤتمر التاسع للشئون الاجتماعية والعمل الذى عقد بالقدس في مايو عام ١٩٦٥ ، وصدر في جزئين تحت عنوان : رعاية البدو وتحضيرهم وتوطينهم ، وهو يعرض لكثير من تجارب الدول العربية في هذا المجال .

والريف بل أن التفرقة بين المدينة والريف تصل لما هو أبعد من ذلك ، لأن مدلول الريف أمر نسبي ، والا فهل يمكننا المقارنة بين الريف فى كل من مصر وبريطانيا ، وكذلك الأمر فيما يتعلق بالمقارنة بين مدينة صغيرة فى أية دولة عربية وبين مدينة صغيرة فى أوروبا أو الولايات المتحدة ، ومع ذلك فإن المدن الكبرى هى معظم دول العالم متشابهة فى بعض مظاهرها ، وفى كثير من الأحيان لا توجد فروق بين الأحياء التجارية أو المناطق السكنية الراقية فى القاهرة والاسكندرية بالمقارنة مع كبريات العواصم والمدن العالمية . والفروق بين المدينة والريف فى الدول الصناعية المتقدمة هى فروق فى الدرجة أكثر من كونها فروقا فى النوع ، كما أنها فروق وظيفية أيضا .

والتفرقة بين المدينة والريف والتعاريف الخاصة بكل منهما وبدرجاته ، ينبغى اذن أن تأخذ فى الاعتبار أنها ترتبط بحدود حضارية ، ولا تصلح للمقارنة عبر الحدود الحضارية والتكنولوجية ، فهذه الحدود تجعل التعريفات أقل قيمة ، وفى قطر مثل الولايات المتحدة الأمريكية ، يلاحظ « مورفى » أن فكرة المقابلة بين المدينة والريف أصبحت فكرة قديمة ومرفوضة ، وفى المدينة والريف على السواء توجد الطرق الجيدة والسيارات والتليفونات وأجهزة التليفزيون ، مما أدى الى أن سكان الريف أصبح لا ينقصهم ما يتوفر لسكان المدن ، ولكن ذلك لا يصدق كلية على المدينة والريف خارج الولايات المتحدة ، ومع ذلك فقد أدخلت التعدادات الأمريكية فى أعوام ١٩٤٠ ، ١٩٥٠ ، ١٩٧٠ تعديلات على تعريف كل من المدينة والريف (١) .

أسس التصنيف الى مدن وريف :

لا تظهر الفروق واضحة بين المدينة والريف إلا فى أقصى درجات كل منهما ، حيث يوجد فى العادة استمرارية ، ولا يوجد انتقال مفاجئ

(1) Murphy, Raymond E., The American City, An Urban Geography MC Graw - Hill, New York. 1966, p. 9.

من أحدهما للآخر . وقد اهتمت بعض لجان الأمم المتحدة العلمية بتصنيف مراكز العمران ، وكان هذا هو شأن عصبة الأمم من قبل ، حيث كان لعصبة الأمم معهد الاحصاء الدولي وتوجد لجنة السكان التابعة للأمم المتحدة ، وقد اهتم كل منهما بدراسة الفروق بين المدينة والريف ، ومن النتائج الى تم التوصل اليها أن الدراسة المقارنة عبر الحدود السياسية والحضارية أمر صعب للغاية بالنظر الى تباين الأسس التي تتبعها كل دولة في تعريف وتصنيف المدينة والريف (١) .

وقد صنفت الأمم المتحدة تعريفات المحلة المدنية الى ثلاثة انماط رئيسية كالتالى :

١ - حسب التقسيم الإدارى مع أخذ بعض الأسس فى الاعتبار مثل نمط الادارة المحلية وعدد السكان أو نسبة السكان الذين يعملون أو يعتمدون على الزراعة بطريقة مباشرة .

٢ - تحديد المحلات المدنية وإضفاء صفة المدن عليها ، وفى هذه الحالة تكون بقية المحلات ريفية .

٣ - وضع حد سكاني أدنى للمحلات المدنية دون نظر الى نمط الادارة .

وقد اتضح أن الفروق كبيرة جدا فى أى من التعريفات السابقة من قطر لآخر ، فدولة مثل الدانمرك تكتسب المحلة فيها صفة المدينة اذا نعدى سكانها ٢٥٠ نسمة ، بينما فى كوريا تعتبر المحلة ريفية اذا كان سكانها أقل من ٤٠٠٠٠ نسمة (٢) .

(1) United Nations , On the Distinction Between Urban and Rural : National Practices and Recommendations, in Gibbs, Jack P., ed., Urban Research Methods , Van Nostrand. Princeton. 1964 pp. 474 - 475 .

(2) Hauser, P. M., Handbook for Social Research in Urban Areas, UNECCO, 1965, p. 27.

وبالنظر الى عدم وجود اتفاق عالمى على أسس تصنيف المحلات ، فان الباحثين قد اتفقوا على عدد من أسس التصنيف، التى يرون أنها تصلح مجتمعة للترقية بين المراكز العمرانية ، وأهم هذه الأسس ما يلى :

أولا : الأساس السكاني أو الديموجرافى :

يعتمد هذا الأساس على اثنين من المتغيرات السكانية ، يرتبط أولهما بالحجم (أى العدد الاجمالى للسكان) ويرتبط ثانيهما بالكثافة .

اما فيما يتعلق بالعدد المطلق للسكان فهو يختلف من قطر لآخر ، ويرتفع المدى بين الاقطار ريفية الطابع عند فى الاقطار التى تغلب عليها المدن كنمط عمرانى ، وتعتبر المحلة العمرانية مدينة فى كل من فنلندا والسويد اذا زاد عدد سكانها عن ٢٠٠ نسمة فقط ، ولكن هذا الحد الفاصل يرتفع الى الف نسمة فى كل من كندا وفنرويا وسكتلندا وسيلى ، والى ٢٠٠٠ نسمة فى استراليا وتشيكوسلوفاكيا والأرجنتين والبرتغال ، والى ٥٠٠٠ فى كل من بلجيكا وغانا والهند والى ١٢٠٠٠ فى روسيا ، والى ٣٠٠٠٠ فى اليابان ، تم يبلغ الرقم إقصاه فى كوريا كما سبق .

ونلاحظ من هذه الأرقام أن كل فئة تضم عددا من الدول غير المتجانسة فى الأساس الاقتصادى للمجتمعات وكذلك فى العدد الكلى للسكان أو المساحة مما يجعل تفسير وجود تلك الاقطار فى فئة واحدة أمرا صعبا ، ذلك ان ثمة متناقضات واضحة بين الدول فى كل فئة ، وهل يوجد تشابه بين أى من بلجيكا وغانا والهند فى المساحة أو عدد السكان أو الأساس الاقتصادى - أو هل يوجد ذلك بين كل من استراليا وتشيكوسلوفاكيا والأرجنتين والبرتغال ؟ وعلى الرغم من ذلك فان الدول التى تأخذ بالحد الأدنى من السكان كأساس لاكتساب الصفة المدنية للمحلات العمرانية ، هى دول تشترك فى موقعها الجغرافى ، وفى أنها دول مغلقة سكانها بالقياس الى مساحتها ، كما أنها تتقارب فى أسسها الاقتصادية . ولكننا نلاحظ عامة أن عدد السكان كأساس للتصنيف هو

أساس قاصر ، ويكفى أن أى عدد يمكن أن يتم تجاوزه نتيجة لنمو السكان دون أن يؤدي ذلك الى تحول فى طبيعة المركز العمرانى وصفته من محله ريفية الى محلة حضرية .

أما فيما يتعلق بالكثافة فإنها تتفاوت هى الأخرى بين مختلف الدول ، وتضع بعض الدول فى أسس نصيف المراكز العمرانية ، معدل الكثافة الى جانب عدد السكان الاجمالى ، ومن أمثلة ذلك الهند التى تقرر صفة المدينة للمحلة التى يصل عدد السكان فيها أكثر من ٥٠٠٠ نسمة مع كثافة لا تقل عن ١٠٠٠ نسمة فى الميل المربع ، وكذلك الولايات المتحدة التى تضيف الى الحد الأدنى لعدد سكان المدينة (وهو ٢٥٠٠ نسمة) ألا تقل الكثافة ايضا عن الف نسمة / الميل أربع .

ولابد من التفرقة بين نوعين من الكثافة مما يؤدي الى مزيد من التنوع . فالكثافة الكلية تنسب جملة عدد السكان فيها الى المساحة الادارية للمحطة العمرانية والى جانب ذلك توجد الكثافة الصافية وهى التى ينسب فيها عدد السكان الاجمالى الى المنطقة المبنية فقط ، ويؤدي ذلك الى فروق واسعة لأن مساحة المنطقة الادارية لبعض المدن تكون كبيرة جدا . هذا وتجدر الاشارة الى وجود صعوبات فى الدراسة المقارنة نسلق بعدم توفر بيانات واقية عن مساحة المدن فى معظم الأقطار ، ووجود عديد من الأسس أو الحدود التى تحسب المساحة على أساسها فى حالات أخرى ، مثل الحدود المالية للمدن وهى التى تحدد فيها المساحة التى تدفع عن العقارات فيها ضرائب بلدية تخضع لرسم المدن بينما تخضع الأراضى والعقارات الواقعة خارج هذه الحدود لضريبة الريف أو ضريبة الأراضى الزراعية ، كما قد توجد حدود تتعلق بخدمة ما مثل الأمن أو المرور ، وهذه كلها صور للتعدد فى أسس الحدود تؤدي الى صعوبة المقارنة بين كثافات المدن اذا حسبت هذه الكثافات بناء على حدود وأسس مختلفة

وربما يكفى للتشكيك فى أهمية عامل الكثافة أن نشير الى أن بعض

أجزاء الريف فى مصر أو الهند أو الصين قد تكون أعلى كثافة من اطراف مدينة كبرى مثل لندن (١) .

وينبغى هنا أن نشير الى امرين هما :

١ - أن بعض الدول تدخل تعديلات على الأساس السكانى فى التفرقة بين المدينة والريف مثلما حدث فى الولايات المتحدة عام ١٩٤٧ حين احتفظ بالحد الأدنى لعدد سكان المدينة وهى ٢٥٠٠ نسمة ، ولكن الأجزاء المبنية التى تجاور المدن أصبحت تحسب ضمن المدن وهو ما لم يكن متبعاً من قبل ، وقد أدى ذلك الى نوع من صعوبة المقارنة بين التعدادات الأمريكية ، وعلى سبيل المثال فان جملة عدد سكان المدن الأمريكية فى تعداد ١٩٥٠ حسب التعديل يبلغون ٩٦ر٥ مليون نسمة ، أما قبل التعديل فان عددهم يكون ٨٨ر٦ مليون نسمة فقط فى التعداد نفسه (٢) .

٢ - أن عدد سكان المدن - الكبرى خاصة - يختلف فى الليل عنه فى النهار ، وذلك بتأثير حركة العمل اليومية وانتقال السكان من المحلات التى يسكنون بها الى المدن التى يعملون بها وهم الذين يطلق عليهم Commuters ولا تظهر بياناتهم الاحصائية ضمن سكان المدن عادة وان كانوا جزءاً هاماً من قوة العمل فى المدينة ، ويكفى أن مدينة لندن يدخلها كل صباح حوالى مليون نسمة من هؤلاء ، ثم يغادرونها فى المساء بصفة دورية ، ولكن ذلك لا يؤثر على فكرة الحد الأدنى للسكان لأن هذه الظاهرة تتعلق بالمدينة الكبرى عادة وهى التى تتجاوز الحد الأدنى كثيراً . ويمكن ملاحظة اثر هذه الحركة اليومية فى محطات السكك الحديدية ومواقف سيارات الأقاليم فى كل من القاهرة والاسكندرية وطنطا

(1) Ambrose. P., ed., Analytical Human Geography, Longman, London, 1972, p. 121 .

(2) Bosch, H., A Geography of World Economy, Van Nostrand, Princeton, 1964, p. 217.

وبنها والمنصورة وغيرها من عواصم المحافظات التى يفد اليها كل صباح
آلاف السكان الذين يسكنون فى مدن أصغر أو فى قرى .

ثانيا : الأساس الاقتصادي :

وهو يتعلق بالوظيفة أو الوظائف التى تمارسها المحلات العمرانية ،
لذلك يعتبر أكثر الأسس تقبلا لدى الجغرافيين ، وكما يرى « بويش »
فان أهمية المدينة لا تنوقف على المساحة التى تشغلها أو عدد السكان
الذين يقيمون بها ، ولكنه يستند بالدرجة الأولى على الوظائف التى
تمارسها (١) . وتكون التفرقة بين المدينة والريف على أساس تعريف
سالب للمدينة فى الواقع ، كما لاحظ « حمدان » ، حيث أن التعريف
يكون أصلا للقرية على أساس أنها المحلة التى يحترف سكانها الزراعة ،
أما المدينة فهى التى يحترف سكانها أنشطة غير زراعية ، والمشكلة هى
أنه لا يوجد مصطلح مفرد للحرف التى تناقض الزراعة (٢) .

ومن حيث مكان العمل قد يقال بأن سكان القرى يمارسون أعمالهم
خارج الكتلة السكنية فى الحقول ، أما المدينة فان سكانها يعملون عادة
فى ابنية مغلقة الا فى حالة مدن التعدين ، ويقال أيضا بأن سكان المدينه
لا ينتجون سلعا مادية فقط ، لأن المدن مراكز للخدمات ، بينما ينتج سكان
القرى سلعا ومواد مادية ملموسة ، كما يقال بأن الانماج فى المدينة
لا يستهدف سكانها المحليين أو المقيمين بها فقط ، ولكنه يشتمل دائرة
أوسع ، ولكن بعض القرى أيضا يكون انتاجها الزراعى موجه للعالم
الخارجى فى حالة الانتاج للتصدير ، مما يؤدى الى عدم دقة التمييز
على أساس دائرة انتشار الانتاج .

(1) Ibid, p. 221 .

(٢) جمال حمدان ، جغرافية المدن ، الطبعة الأولى ، النهضة
المصرية ، القاهرة ، ص ٥٩ - ٦٠ .

ويلاحظ « ماكس فيبر » أن تعدد الأنشطة الاقتصادية هو الركيزة الرئيسية في التفرقة ويركز على ضرورة وجود السوق الدائم للتبادل في المدينة ، علاوة على وجود الأسواق الموسمية والمعارض ، وفي سوق المدينة يظهر انماذج ظهورها المباشر لأن التجارة وظيفية أساسية وقديمة للمدينة ، وأما من حيث العلاقة بين المدينة والزراعة فهو يلاحظ وجود المدن شبه الريفية Sem rural Cities وهي التي تؤدي خدمات تسويق ومواصلات وقد ينتج بعض سكانها غذاءهم ، بل أنهم قد يزرعون بقصد تسويق انتاجهم ، وأن كان يلاحظ أنه كلما ازدادت المدينة حجما كما تخلصت من ذلك ، كما أنه إذا كان ساكن المدينة المعاصرة لا ينتج اليوم غذاءه ، فإن ذلك لم يكن قاعدة في الماضي عندما كان سكان المدن شبه مزارعين (١) .

ونحن لا نزال نجد حتى اليوم في كثير من مدن العالم قطاعات من الأراضي الزراعية داخل حدود تلك المدن ، وعلى الرغم من أن قلة قليلة من السكان هي التي تعمل بالزراعة ، وأن معظم تلك الأراضي يزرع بالزهور أو الخضراوات ، أو يكون في صورة حدائق ، فإن بعض المحاصيل الحقلية تزرع أحيانا في الأراضي الزراعية التي تفصل بين أحياء القاهرة الكبرى وضواحيها خاصة في المعادي وحلوان وغير بعيد من شارع الأهرام وامبابه ، حيث توجد أحيانا حقول القمح والقطن والذرة . بل أننا نجد أن بعض الفلاحين ما يزالون يعيشون داخل حدود مدينة الجيزة ويحاربون محاولات نقل مساكنهم وحظائر حيواناتهم من قلب الكتلة السكنية للمدينة ، وهو أمر يوجد أيضا في عواصم المحافظات المختلفة .

وعلى الرغم من أن بعض المدن متخصصة وظيفيا مثل مدن التعدين

(1) Weber, Max, The city, Trasnlated and Edited by Don Mart. indale and Gertrud Neuwirth, The Free Press, New York, 1966, pp. 66 - 71.

أو مدن الاستشفاء أو المصايف الجبلية أو بعض الموانئ الحربية ذات المواقع الهامشية التى تنفصل عن بقية عمران الدول التى تقع بها ، فإن المدينة تكون عادة متعددة الوظائف بعكس الريف الذى نسوده الزراعة . فالريف اذن أحادى الوظيفة والمدينة ليست كذلك برغم بعض الاستثناءات ، ويلاحظ أن بعض الدول تأخذ بجانب من الأساس الوظيفى فى التفرقة بين المحلات العمرانية المدنية والريفية ، الى جانب الأساس الديموجرافى ، ومن تلك الدول الاتحاد السوفيتى الذى يشترط الى جانب الحد الأدنى لعدد سكان المدينة وهو ١٢٠٠٠ نسمة أن يكون ٨٥٪ منهم من العمال غير الزراعيين ، وكذلك الهند التى تشترط الى جانب العدد الاجمالى للسكان والكثافة أن يكون أكثر من ٧٥٪ من السكان ممن يعملون بانشطة غير الزراعة ، وفى ايطاليا تعتبر المحلة مدينة اذا كان أكثر من ٥٠٪ من قوة العمل بها يتكسبون من أعمال غير زراعية وكان المعهد الدولى للإحصاء يرى فى عام ١٩٣٨ أن صفة المدينة لا تخلع على المحلة العمرانية الا اذا كان أقل من ٤٠٪ من سكانها يعملون بالزراعة (١) .

ثالثا : الأساس الادارى :

وهو يعتمد على قرار أو اعلان حكومى رسمى يحدد المحلات العمرانية التى تعتبر مدنا وتلك التى تعتبر ريفا ، وفى بعض الدول يصدر مرسوم خاص لكل محلة تحمل صفة المدينة ، يحدد واجبات السكان وحقوقهم ، ويمكن تتبع مراسيم المدن حتى فى عصور تاريخية قديمة ، وتعتبر بريطانيا من الدول التى نعمل مدنها مثل تلك المراسيم ولكن ثمة اقطارا اخرى ناخذ بنظام الادارة المحلية أو الحكم المحلى ، مثل كل من مصر وتونس وتركيا والبرازيل وفنلندا وكولومبيا والسلفادور وهندوراس وجواتيمالا وبيرو والمجر وبولندا ورومانيا ويوجوسلافيا وجنوب افريقية واليابان وفى هذا النظام يكون لكل مدينة ادارة حكومية تعنى بشئونها الداخلية مثل الضرائب والأمن والصحة والتعليم ، وهذا

(1) UN. op. cit., p. 476 .

ما حدث في مصر عندما طبق نظام الادارة المحلية في عام ١٩٦٠ ، وأصبحت توجد مجالس مدن يقوم أعضاؤها بإدارة شئون مدنهم الداخلية ، كما يكون للقرى مجالسها التي تصرف شئونها .

وعلى الرغم من أن الأساس الإداري كثيرا ما يصلح للدراسات المقارنة ، نظرا لوجود حدود إدارية واضحة يمكن توقعها على خرائط ، فإن الأمر لا يحلو من صعوبة أحيانا إذا كانت بيانات السكان لا تتفق مع الحد الإداري كما هو الحال بالنسبة لمدن المراسيم في الفلبين التي تكون حدودها الإدارية أوسع عادة من امتداد المنطقة المبنية بكثير ، ومثال ذلك أنه في عام ١٩٤٨ كانت Davao City تضم داخل حدودها الإدارية حوالي ١١١٠٠٠ نسمة على حين كان عدد السكان في المنطقة المبنية يتراوحون بين ٤٧٠٠٠ و ٨٢٠٠٠ نسمة (١) .

فإذا كانت الحدود الإدارية أوسع امتداد من المنطقة المبنية ، فإنها تكون حدودا فضفاضة Over-bounded أما إذا كانت المنطقة المبنية تتجاوز الحدود الإدارية وتتعداها فإن عندئذ تكون منكشمة Under-bounded وفي كلا الحالتين تكون المقارنات غير دقيقة .

ومن أمثلة المدن ذات الحدود المنكشمة مدينة سدني في استراليا ، حيث لا تزيد مساحة المدينة وفقا لحدودها الإدارية عن ٢٧ كيلو مترا مربعا ، أما إذا أدخلت الضواحي والمنطقة الحضرية في الاعتبار فإن المساحة تزيد إلى ٢٣٠ كيلو مترا مربعا ، ونجد صورة من ذلك في كثير من المدن البريطانية ومنها مدينة لندن التي نمت كثيرا خارج حدودها الإدارية القديمة ، بل أن حدود لندن الكبرى هي الأخرى يمكن اعتبارها منكشمة برغم الحزام الأخضر من حولها ويمكن أن ينطبق الأمر نفسه على مدينة القاهرة ، وذلك إذا أخذنا في الاعتبار أن الحدود الإدارية لها والتي تدخل في « محافظة » القاهرة تستبعد أجزاء تدخل في مدينة

(1) Gibbs. Jack p., ed., cit., p. 17.

القاهرة عمرانيا وان كانت خارجها اداريا مثل الجيزة وشبرا الخيمة فكل منهما تابعة اداريا لمحافظة اخرى برغم الوحدة العضوية لها جميعا كمدينة واحدة .

ومدينة الكويت تشغل مساحه كبيرة ويعيش بها اكثر من مليون نسمة ، بينما مدينة الكويت من الناحية الادارية وهى التى تضم الكويت العاصمة بحدودها القديمة التى يحدها شارع السور اقل امتدادا وسكانا بكثير من مدينة الكويت حسب حدودها العمرانية ، وبذلك فان حدود مدينة الكويت حسب حدها الادارى تعتبر حدودا منكمشة .

وعلى العكس من ذلك فان الحدود الفضفاضة تعنى ان الحدود الاحصائية التى تنشر بيانات السكان طبقا لها هى أكبر امتدادا من المنطقة المبنية ، وكما سبقت الاشارة فاننا نجد ذلك فى بعض مدن الفلبين وكذلك نجد الأمر ذاته فى مدن اليابان ، وعلى سبيل المثال فان مدينة طوكيو قد وسعت من حدودها القانونية اكثر من مرة فبعد ان كانت لا تتعدى ٨٥ كيلو مترا مريعا زيدت فى عام ١٩٤٢ الى ٥٥٤ كيلو مترا مريعا ثم اتسعت بعد ذلك الى ان اصبحت ٢٠٢٩ كيلو مترا مريعا ، ويمكن لها ذلك من ان تذكر كأكبر مدن العالم سكانا (١) .

رابعاً : الأساس التاريخى :

وهو يرتبط بنشأة المدينة ودورها فى التاريخ ، ولكننا نجد ان كثيرا من المدن التاريخية اصبحت اليوم اطلالا ، وكل ما تبقى منها هو اجزاء مهدمة من فلاعها واسوارها ولعل كثيرا منها قد اُصبح اليوم محلات متواضعة قليلة السكان ، وذلك اما نتيجة لتغير العلاقات المكانية أو التغير فى وسائل النقل والمواصلات هذا الى جانب بعض العوامل الطبيعية مثل نوبات الجفاف أو الزلازل والبراكين التى قد تؤدى الى اضمحلال مدن

(1) Hudson, F. S., A. Geography of Settlements Macdonald and Evans Norwich, 1977, pp. 80 - 81 .

تاريخية ، كما ان ظهور الحدود السياسية في العصر الحديث قد ادى الى انكماش مدن كانت لها أهميتها في الماضي ، بل أن تغير حدود الوحدات الادارية الصغرى قد يحدث ذلك ، هذا الى جانب ان ظهور الدول المركزية قد ادى الى ضعف بعض مدن المقاطعات القديمة ، وكمثال على ذلك فاننا نجد قرية صغيرة في مركز أسيوط تدعى شطب كان سكانها في تعداد ١٩٦٠ في حدود ٧٠٠٠ نسمة وفي تعداد ١٩٧٦ كان عددهم ٨٦٠٠ نسمة يعمل ٩٠٪ منهم بالزراعة ، على الرغم من أنها كانت مدينة هامة في مصر الفرعونية وكانت عاصمة لاحدى المقاطعات التى لعبت دورا هاما في تاريخ مصر القديمة حين ثارت بعض المقاطعات على الحكم المركزى ، وكذلك الحال في تل اتريب التى كانت مدينة هامة في العصر اليونانى الرومانى ولكنها انحدرت الى قرية صغيرة حتى امتد العمران الحديث في بها اليها اخيرا .

وليس الامر وقفا على تلك المدن الموعلة في القدم ، ففي العصر الحديث نجد امثلة لمدن فقدت أهميتها ، وفي الولايات المتحدة نجد ان بعض المدن التى نشأت في عصر العجلة والحصان ، وخاصة تلك التى كانت مراكز للراحة في المسافة بين الشرق والغرب ، لم نلبث ان انكشمت في عصر القطار والسيارة ، بل أن بعضها قد اختفى تماما ولم نحل مكانه حتى قرى صغيرة ، على الرغم من المؤسسات ذات الصفة المدنية التى كانت توجد فيها منذ نشأتها من فنادق وبنوك ومؤسسات تجارية كبرى (١) . وعلى أى حال فان الاساس التاريخى يكون ضروريا لفهم النمو العمرانى في حالة الدراسات المنفردة للمدن ، ولكنه يكون محدود الاهمية في التصنيف .

خامسا : الاساس الشكلى :

ويعتمد هذا الاساس على الملاحظة المباشرة ، فالمدينة تختلف في مظهرها وشكلها الخارجى عن الريف ، وبها من التنظيم المكانى ما يفرق

(1) Vidal de la Blache, p., *Prineiples of Human Geography*, English Translation, Constable, London, 1965, p. 475.

بينها وبين الريف ، ففي المدينة توجد منطقة مركزية تتركز فيها الحياة والنشاط ، وهذه هي نواة المدينة ممثلة في حى الأعمال المركزى أو القلب التجارى ، ويطلق على هذه النواة عادة مصطلح « البلد » فى اللغة العربية وكذلك فى كثير من اللغات الاخرى ومن أمثلة ذلك حى « السيتى » فى كل من لندن وباريس .

وعادة تكون فى المدينة ميادين وساحات ، وتكون مبانيها أكثر ارتفاعا من مباني القرية ، ولذلك يختلف خط الأفق فى كل منهما فهو فى المدينة متعرج بدرجة أكبر ، بينما هو فى القرية كالكقوس المنتظم ، أما فى المدينة فان أطرافها الخارجية وضواحيها تكون هادئة الارتفاع ، ثم ما يلبث خط الأفق أن يرتفع بالدخول الى وسطها ، حيث يبلغ أقصى ارتفاعه فى القلب التجارى وتكثر فى أفقها التعرجات الحادة والزوايا على عكس أفق القرية .

وشوارع المدينة أكثر تعددا وأكبر اتساعا وأكثر طولا من شوارع القرية ولا تشكل المساكن كل الواجهات المشرفة على الشوارع ، حيث توجد فى المدينة مؤسسات مختلفة لها وظائف اجتماعية وثقافية الى جانب الصناعة وغيرها وهو ما لا نجده فى القرية . كما ان معظم مدن العالم توجد بها اليوم وسائل نقل داخلية على العكس من القرى التى يفتقر بعضها أحيانا الى وسائل النقل الخارجية . وإلى جانب ذلك فان شوارع المدينة تنزاحم فيها الواجهات الزجاجية للدكاكين وتختلط فيها الاضواء والاعلانات على حين تكون شوارع القرية هادئة .

وبعد ان استعرضنا أهم أسس تصنيف المحلات العمرانية الى مدن وريف ، تنبغى الإشارة الى أن أى أساس من هذه الأسس لا يكفى وحده للتصنيف ، كما أن تطبيق أى أساس منها يختلف أثره وجدواه من بيئة الى أخرى ، ولا بد من اتباع أكثر من أساس منها أساس فى حالة الدراسات المقارنة التى تشمل اقاليم جغرافية كبيرة تقطع الحدود الثقافية والاقتصادية والحضارية .

درجات العمران :

إذا كان الريف يقابل المدينة وهما معا درجتان من الحضر ، فإن كلا منهما يمكن أن يقسم الى درجات أو مراتب ، وكما سنرى فى دراسة المحلات المركزية فإن بعض المحلات الريفية تؤدى خدمات الى محلات أخرى أقل مرتبة منها ، ومعنى ذلك أنه ينبغى أن ندرس فئات المراكز العمرانية ، ولا شك أن كلا من الريف والمدن ينقسم الى فئات أو درجات ، وفى لغات العالم المختلفة توجد مصطلحات تعبر عن هذه الدرجات فى كثير من الأحيان ، وإن كان من الصعب التوصل الى تعريفات جامعة مانعة تقبل المقارنة عالميا فيما يتعلق بهذه الدرجات ، وفى اللغة العربية مثلا نجد مصطلحات مدينة ، بلدة ، قرية ، نجع ، كفر ، حلة ، محلة ، نزلة ، ضيعة ، ابعادية وأحيانا يستخدم مصطلح ريع .

وفى اللغة الانجليزية نجد كلا من Hamlet . Village, Town, City الى جانب كل من Ranch, Place , Settlement , Farmstead

Metropolis, Megalopolis.

وإذا كان هناك نطال انتقال بين الريف والمدينة Rural - Urban Fringe فى كثير من الأقطار ، فإن ذلك كله يضيف الى صعوبات فى تحديد مجال جغرافية المدن ، والمدينة لا تعيش بمعزل عن الريف ، ولا تستطيع المدينة أو القرية ، بل لا تستطيع أكبر محلة عمرانية أن تكتفى ذاتيا ، وذلك لأن التكامل أمر ضرورى بين المدينة والريف ، ويجمع المعمور الذى يسكنه الانسان بين المدينة والريف معا ، ومعنى ذلك أن المدينة الكبرى ليست أفضل من المدينة الصغيرة أو حتى القرية ، ولكن تصنيف مراكز العمران الى درجات وفئات يمكن اعتباره نواة لاي عمليات مسح تخدم أهداف الدراسة أو التخطيط على مستوى الاقليم ، سواء فى ذلك الاقاليم القائمة فعلا ، أو تلك التى يراد انشاؤها فى جبهات الريادة والاستصلاح .

هذا ، وفد استحدثت شبكة الطرق السريعة التى تربط بين كثير من أجزاء العالم ، نمطا جديدا من وحدات السكن الصغيرة هى « استراحة الطريق Roadside, Rest House تتوقف عندها السيارات لتتزوّد بالوقود وربما يستريح بها المسافرون بعض الوقت وقد تطور ذلك أحيانا عند مداحل المدن - خاصة الأمريكية - الى فنادق للناس وسياراتهم Motels ، وبهذا أصبحت تقرب ملامحها من نمط قديم هو الخان الذى كان يوجد فى خدمة القوافل فى العالم القديم ، وبرغم أهمية هذه المحطات الا أنه من الصعب أن نضعها فى فئة ما من المحلات العمرانية ، فهى ممر وليست مقرا الا لعدد محدود ممن يديرونها وهم عادة قليلون . أما بقية الدرجات فهى :

١ - العزبة :

وهى تقابل الضيعة فى الشام والأبغادية فى مصر أحيانا ، والبستان فى السعودية ، وقد تضم النجع فى مصر أيضا ، وهذه كلها تقابل فى اللغة الانجليزية مصطلح hamlet . والعزبة تمارس وظيفة زراعية ، ونمط المبنى فيها لا يتعدى الى جانب المساكن بعض مخازن الغلال أو أدوات الزراعة ، وقد يوجد دكان صغير ، ولكن نادرا ما يوجد مكتب للبريد أو مدرسة ابتدائية ، ونختلف العزب فى أنواعها حسب تاريخ العمران ونمط الانتاج الزراعى ، وهى تختلف بصورة عامة فى العالم القديم عنها فى العالم الجديد ، هذا الى جانب الفروق الإقليمية . ففى معظم أقطار العالم القديم ، وخاصة فى آسيا وأفريقية كثيرا ما تكون الملكيات صغيرة فى بيئات الحضارات النهرية ، فيوجد نمط من العزب يختلف كلية عن العزب الأمريكية ranches التى تمتد مساحة الاراضى الزراعية فيها لتشمل آلاف الأفدنة ويخصص الانتاج فيها للتصدير وليس الاستهلاك المحلى ، ويعتمد فى زراعتها على وسائل وآلات حديثة ، وعادة ما يوجد بتلك المزارع الأمريكية زراعة مختلطة بمعنى الاهتمام بتربية الحيوان الى جانب الزراعة ، وفى هذه المزارع توجد عادة مخازن كبيرة لتجميع الانتاج الزراعى وحظائر كبيرة للماشية وأماكن للآلات والأدوات الزراعية

الحديثة وعدد قليل من المساكن والعمال الذين يديرون هذه المزارع .
وفي بعض مناطق غرب افريقية وجنوب آسيا ، أدى الطلب على بعض
المنتجات وخاصة المطاط ، والككاو الى انتشاء المزارع العلمية
الواسعة Plantions وهى نمط فى استخدام الاراضى وفى
العمران ادخله الاستعمار وشركاته أساسا .

وعلى الرغم من أن الطرق الجيدة قد تصل هذه العزب بشبكة
الطرق الرئيسية فى الأقاليم ، فان الخدمات تتدننى فى تلك العزب
الى أقصى درجة ، مما يوجد شعورا بالانعزال لدى السكان واهتماما
بالأمور المحلية . ورغم أن العزبة أقل سكانا من القرية عادة الا أنه
يصعب تحديد رقم يمثل الحد الفاصل بين المثلتين ، خاصة فى الأقاليم
التي تتباين ظروف العمران بها وتفاوت كثافة السكان فيها .

٢ - القرية :

وهى قد تحمل اسم النزلة أو الكفر ، وأحيانا الحلة فى بعض أجزاء
السودان ، ويقابلها فى الانجليزية Viliage ، وقد سبقت مناقشة
ان اتخاذ حجم السكان كأساس لتحديد القرية وتمييزها عن المدينة قد
لا يكون صحيحا ، والأكثر من ذلك أن البعض يرى أن الفروق الوظيفية
ليست حاسمة بالضرورة بين المدينة وبين القرية ، ويضربون مثلا لذلك
بما يعرف بمدن المزارعين Agrovilles فى روسيا والمجر ، فهى
محلات تعد مدنا وقد يسكنها عدة الاف ولكن نسبة كبيرة منهم تعمل غالبا
بالزراعة أو بأنشطة مرتبطة بها ، ونجد بعض الأمثلة لذلك فى أقطار
جنوب أوربا (١) .

وبصفة عامة عامة فان القرية تكون أكبر من العزبة من حيث الكتلة
السكنية أو عدد السكان ، وعلى الرغم من أن غالبية السكان بها
تعمل بالزراعة ، الا أنه توجد بها وظائف أخرى وخدمات لا تتوافر عادة

(1) Hudson. F. S., A Geograpy of Settlements, Macdonald and Evans, London, 1970, pp. 8 - 9.

في العزبة ، مثل مكتب البريد والمدرسه الابتدائية ، وقد توجد مدارس دون المرحلة الثانوية في بعض القرى ، كما قد توجد بها محطة خدمة لنزويد السيارات بالوقود .

ويمكن أن نمير عادة بين نمطين من القرى على النحو التالي :

(أ) القرى المنعزلة :

وتوجد عادة حيث الملكيات الزراعية واسعة ، أو في المناطق التي لا تسمح فيها موارد المياه بوجود مساحة كبيرة من الأراضي الزراعية ومن هنا فان القرى المنعزلة توجد في مواقع متناقضة ، أما في جبهات الريادة مثل القرى التي شهدتها العالم الجديد في فترات الاستعمار الأولى ، وأما مثل قرى الاقاليم الجبلية التي توجد بها اودية ضيقة مثل ما نجده أحيانا في قرى اودية جبال الالب في أوربا حيث يمارس السكان الرعى الى جانب الزراعة ، ونجد بعضا من هذه القرى المنعزلة أيضا في الاقاليم الجبلية في حوض البحر المتوسط سواء في لبنان أو الجزائر والمغرب ، وعدد السكان في القرية محدود بتأثير قلة الأراضي الزراعية أو موارد المياه في الوديان الجبلية ، وهو محدود أيضا في تلك القرى التي تقوم في العالم الجديد لأن الزراعة تعتمد على الآلات وليس على الأيدي العاملة البشرية .

(ب) القرى المتكتلة :

وهي تمتاز بكثرة عدد السكان في الواحدة منها على عكس القرى المنعزلة ، وتنتشر في بيئات الحضارات الزراعية القديمة في السهول الفيضية ، لذلك توجد في الريف المصرى والعراقى والهندي كما توجد أيضا في الصين وغالبا ما تتركز المنطقة المبنية من القرية وهي تضم المساكن والحظائر في كتلة واحدة بينما تكون الأراضي الزراعية خالية من المساكن تقريبا .

ومن الفروق الأساسية بين القرى المتكتلة والقرى المنعزلة أن الحياة الاجتماعية والخدمات - خاصة التعليمية والصحية - تكون أكثر وجودا في القرى المتجمعة التي تضم سكانا أكبر .

وفي الدراسات التي تمت في الريف الأمريكي يميز الاستاد «تريورا» بين العزبة التي تضم في رايه خمسة مبان على الأقل بنباعد يصل الى ربع الميل بين كل عزبتين ، ومن بين المباني الخمسة توجد أربعة مساكن واما الخامس فيشغله أما دكان لتجارة الفطاعى او منشأة للخدمات . وفي ويسكنسن Wisconsin انضح من الدراسة التي أجريت على ريفها أن معظم العزب بها دكاكين للخضراوات ولكن لا توجد بها مدارس ابتدائية أو محطات وفود أو حنى دور للعبادة . أما افريه الأمريكية ههى في رأى تريورا المحلة التي يوجد بها على الأقل عشرة دكاكين الى جانب مشآت الخدمات ، ويمكن أن نوجد في الفري الأمريكية بعض دكاكين لاصلاح الادوات الزراعية والسيارات . كما اتضح من الدراسات التي قام بها « براش » في ريف ويسكنسن أن خريطة المحلات الريفية قد اصابها التغير اذا ما قورنت الان بما كانت عيه في عصر العربة والحصان أو حين أنشئت السكك الحديدية ، فبعض القرى التي لم نمر بها السكك الحديدية قد اختفت (١) .

وقد ظهرت القرى في مصر منذ أن مارس الانسان الزراعة المستقرة ، وكان من الضروري له أن يسيطر على النيل ، وقد تطلب ذلك تنظيم اجتماعيا وسياسيا للسكان ، ولما كان الجفاف قد بدأ يسود الصحارى المصرية في العصر الحجري الحديث أى منذ قرابة عشرة الاف عام ، فقد بدأت القرى المصرية الباكرة بعيدا عن النهر حتى تكون بمأمن من الغرق في موسم الفيضان ، ولكنها كانت أيضا في حاجة مستمرة للمياه لاستخدامها في الترب ، لهذا لم يكن من المستطاع أن تبعد كثيرا النيل ، وهنا توصلت حيلة الانسان الى اختيار المواضع الأولى للقرى المصرية عند رؤوس الاودية الفرعية ، حيث يحقق بهذا الموضع بعدا عن النهر يحفظ مساكنه

(1) Kohn, C. F., Settlement Geography, in James, p. El., and Jones C. F., eds., American Geography ; Association of the American Geographers. 1954, pp. 131 - 136.

من خطر الفيضان ، وقربا من مصادر المياه ونجبا للسيول المفاجئة ، ولذلك نجد ان مواقع الحضارات المصرية القديمة في الدلتا والصعيد تخاد تكون نمائثلة ، وكلما كانت مهارات الانسان وحبراته التكنولوجية ازداد وتنقدم بالقدر الذى يمكنه من التحكم فى مياه الفيضان والسيطره على النهر ، كانت مواضع فراه تقنرب من البهر . وكمثال على ذلك نجد ان حضارة البدارى فى محافظة اسىوط ، وقد قامت فى أحد الاحواض المنعزلة فى شرق النيل ، بدأت أفدم المراكز العمرانية فيها وهى دير تاسا عند حافة الهضبة مشرفه على السهل الفيضى على حط كنور ٦٠ مترا ، هم اقنرب الانسان خطوة من النهر فى ناسا على خط كنور ٥٤ مترا وتقدم الى اتجاه النهر أكثر فى نزلة تاسا ، ولعل الفاصل الزمنى بين قيام المحلة العمرانية فى دير تاسا وقيام نزلة ناسا يصل الى أكثر من سبعة آلاف عام استغرفها الانسان حتى استأس النهر كلية .

وفى القرى المتكتلة فى وادى دجلة والفرات وفى أحواض أنهار سبه القارة الهندية امثلة أخرى توضح أن عدد السكان الكبير كان ضروريا لمواجهة الاخطار المشتركة فى هذه البيئات النهرية ، بل أن ذلك لا يزال قائما فى فرى الواحات ، فهى مناطق خصبة وسط الصحراء بمارس سكانها الرراعة ولا بد لهم من المحافظة على مورد المياه الذى يكفل لهم الاستمرار ، ويتطلب ذلك تنظيما اجتماعيا لمواجهة المخاطر التى يتعرض لها سكان الواحات عندما تزداد حدة الجفاف فى الصحراء فيغير سكانها على الواحات والأراضى الزراعية .

٣ البلدة :

على الرغم من أنه كثيرا ما يفرق الباحثون بين البلدة Town والمدينة City ، عل اعتبار أن البلدة اصغر حجما من المدينة ، الا أن هذه التفرقة ليست مطلقة ، كما أنها تختلف فى تحددها من قطر لآخر ، وفى الولايات المتحدة تعتبر البلدة هى المحلة التى يتراوح سكانها بين

١٠٠٠ نسمة و ٢٥٠٠ نسمة ويوجد بها ٥٠ وحدة خدمات منها خدمات
نحسية مثل الطبيب أو طبيب الاسنان أو الطبيب البيطرى والمحامى ،
وفد نوجد بها صحيفة محلية أسبوعية ، أما المدينة فهى التى يزيد سكانها
عن ٢٥٠٠ نسمة الى جانب تعدد الوظائف بها بدرجة نفوق ما يوجد فى
البلدة (١) .

ولكن من الصعب أن نطبق هذا المعيار فى كثير جدا من دول العالم ،
وإذا كان نحدد عدد سكانى يفصل عالميا بين المدينة والبلدة امرا صعبا ،
فانه يمكن بصفة عامة تحديد رقم يتراوح بين ٢٥٠٠٠ ومائة ألف نسمة ،
الى جانب اتحاد الاساس الوظيفى من حيث التعدد بدرجة اكبر فى المدينة
عه فى البلدة .

وتمة كثير من الخلط فى استخدام كل من مصطلح البلدة والمدينة حتى
فى اللغات الاجنبية ، بل أن تخطيط المدن فى بريطانيا يستخدم فيه
مصطلح Town planning بينما يستخدم فى الولايات المتحدة مصطلح
City Planning وكثيرا ما يطلق تعبير City فى الولايات المتحدة لما
يطلق عليه Town فى بريطانيا (١) .

وحين أصبحت مدينة لندن مفرطة الضخامة مما خلق لها مشكلات
عديدة ، ظهرت فكرة المدن أو البلدان الجديدة New Towns كنطاق
يحيط بالمدينة الأم الكبرى ، وقد وضعت قيود على نمو هذه البلدان
حتى لا يتخطى سكانها عددا معينا .

ومع ذلك فان الاستخدام الشائع - حتى فى المصادر الجغرافية -
كثيرا ما يخلط بين كل من المصطلحين ، وقد نقول المدينة ونحن نعنى بلدة
أو بالعكس ، ويحدث ذلك بصفة خاصة فى مجال التفرقة بين الريف والمدن ،

(1) Alexander, J. W., Economic Geography, Prentice-Hall,
Englewood Cliffs, 1963, pp. 526.

(2) Mayer, H. M. Cities and Urban Geogrphy, in Putnam,
R. G. et al, eds., A Geography of Urban Places, Methuen, Toronto.
1970, pp. 11 - 12 .

وذلك على أساس أن البلدة إحدى درجات المدينة ، وإن كان اصطلاح المدينة يعنى مرتبة أعلى من مرتبة البلدة (١) .

٤ - المدينة :

وهي أكبر المحلات العمرانية ، سواء من حيث عدد السكان أو المساحة المبنية ، أو نعدد الوظائف التي تمارسها ، ومع ذلك فإنه يوجد درجات متعددة للمدن ، فكل من لندن ونيويورك والقاهرة وهي مدن فوق المليونية يمتد أثرها ليشمل مجالا يتخطى حدودها الوطنية ، وثمة مدن أخرى تحمل نفس الصفة دون أن يزيد عدد سكانها عن ٢٥٠٠٠ نسمة ودون أن يتعدى أثرها إقليمها المحلي المباشر . والمدن التي تلعب دورا كبير الانر في اقليمها يطلق على الواحدة منها أحيانا « المدينة الأم » Metropolis ، وهذه المدن الامهات قد تكون عواصم اقليمية أو عواصم وطنية ، وربما تكون مدنا ذات أثر قارى أو عالمى كالمدين فوق القارية سابقة الذكر .

وفي عالمنا المعاصر تتركز في المدن كثير من الوظائف ، وكلما امد اثر المدينة واتسع مجال نفوذها ، كلما كان ذلك دليلا على أن وظائفها من مرتبة عالية ، ومن الطبيعي أن تكون المدن الضخمة ذات الملايين من السكان أقل انتشارا وعددا من المدن قليلة السكان .

وفي بعض الاقاليم أو الافطار يوجد شبه اتصال بين المناطق المبنية في رقعة جغرافية صغيرة تنجاور فيها المدن بحيث تتلاحم ، وهنا يظهر ما يطلق عليه المجمع المدينى Conurbation ، ويقدر أن مجتمعات المدن البريطانية السبع تضم ٣٥٤% من سكان بريطانيا في مساحة لا تتعدى ٤% فقط من مساحة بريطانيا (٢)

(1) Stamp. L. D., ed., A Glossary of Geographical Terms, John Wiley , New York, 1962, p. 456.

(2) Beaujeu - Garnier, J. , Geography of Population. Translated by S. H. Beaver, London, 1970, p. 70.

وقد ظهرت الى جانب المدن الكبيرة مدن توابع Satellite towns لا توجد بها كل الأنشطة والخدمات ، ولذلك فهي تعتمد على المدن الاكبر التى تجاورها فى كثير من شئون حياتها وحياة سكانها ، وهى فى ذلك قريبة الشبه بالضواحي Suburbs التى لا تكاد توجد مدينة كبيرة فى عالم اليوم دون ان تضم بعضا منها .

• اما فى شمال شرق الولايات المتحدة فتوجد سلسلة من المدن تمتد فى نطاق طويل لأكثر من ١٠٠٠ كيلو متر تكاد المدن فيه أن تتلاحم ببعضها، مما يوجد ظاهرة فريدة لا فى الولايات المتحدة وحدها ولكن فى العالم كله، وهذا الاقليم هو الذى يطلق عليه اقليم المدينة العظمى Megalopolis ، وقدر عدد سكانها فى عام ١٩٦٠ بأكثر من ٤٠ مليون نسمة ، وهو بذلك يضم عددا من المجمعات المدنية والمدن الكبرى والمدن التوابع والضواحي، ويكفى أن مدينة نيويورك تعتبر جزءا من هذا الاقليم الذى يمتد من بوسطن الى واشنطن .

الفصل الثاني

المدن القديمة

نشأة المدن القديمة :

دراسة النشأة المبكرة للمدن أمر صعب ، بالنظر الى أن الب . ن لا يجد كثيرا من الوسائل المعينة له . وكثير جدا من المدن القديمة أصبحت آثارا منظمرة تحت العمران الحالى ، ولكن قليلا من المحلات العمرانية القديمة لها آثار متفرقة ، تلقى بعض الضوء على صورة العمران القديم ، وكثيرا ما يطلق علماء الآثار مصطلح « مدينة » على أنار محلات مندرسة ، دون أن يجد الجغرافى مبررا لاضفاء صفة المدينة على تلك المحلات . وترى كثرة الباحثين ان المدن الاولى فى تاريخ البشرية نشأت فى حوض البحر المتوسط وفى جنوب غربى آسيا ، على اختلاف بين أى الاقطار الحالية شهد أولى المدن ، وهل حدث ذلك فى مصر أم فى العراق ؟ هذا الى جانب الحضارات الاخرى التى شهدت عددا من المدن البكرة فى اودية انهار السند والهوانجهو .

ويمكن القول بان الفترة بين الالف السادسة ، والالف الخامسة قبل الميلاد ، ربما تكون قد شهدت البواكير الاولى لظهور المحلات العمرانية ذات الخصائص المدنية ، وقد حدث ذلك نتيجة لقيام بعض التحولات التى يسرت قيام هذه المحلات المدنية ، ومن أهم هذه التحولات معرفة الكتابة والاحصاء ، والاهتداء الى التقويم التسمى ، وقيام السلطة المركزية وبداية التوصل الى القوانين العلمية . كما أن وجود الفائض أو الوفرة كان ثمرة لظهور التخصص الوظيفى ، وهنا ينبغى أن نوضح أن الفائض لا يعنى بالضرورة فائضا ماديا ، فقد يكون معنويا واجتماعيا فالى جانب الفائض المادى فى صورة المنتجات الزائدة عن حاجة استهلاك المجتمع توفر فائض فى الوقت نتيجة لاستخدام أساليب انتاج أكثر تطورا ، وادى

ذلك الى تخصيص جزء من وقت الانسان الفرد يمارس فيه أنشطة تظهر فيها ملكاته الفكرية ، وصاحب ذلك نقدم في الفن والعلم والأدب وبدأ بعض أفراد المجتمع يخصصون جزءا من وقتهم لخدمة المجتمع كله دون حاجة لتوفير غذائهم بأنفسهم (١) .

و في هذا المجال فإن نظام الري في مصر القديمة، كان نتيجة تنظيم اجتماعي متطور واتمر تعاونا بين أفراد المجتمع من أجل مصلحتهم المشتركة جميعا ، ولكن هل كان من الممكن أن يحدث ذلك في عيبه سلطة مركزية ، أو بعبارة أخرى فإنه كان من الضروري وجود تنظيم سياسي الى جانب التنظيم الاجتماعي .

وربما تكون هذه التحويلات الاجتماعية والاقتصادية والسياسية ، قد أخذت في التآصل في المجتمعات النهرية في كل من مصر والعراق وتبته الفارة الهندية وفي الصين ، وكان ذلك غالبا في بداية الألف الثالثة للميلاد ، وهذا التاريخ هو الذي يمكن اعتباره بداية لقيام المدن الباكزة وبنائها بالمعنى الصحيح ، وإما قبل ذلك فقد نشأت القرى .

وإذا كانت التحولات التي لا تخرج عن كونها صورا ونمرا لرفى الانسان وتطور وسائله ، هي التي أدت الى بداية التطور العمراني لمدينة الانسان الباكزة ، فإن عوامل البيئة الطبيعية والبشرية معا ، كانت تحد من أعداد المدن الباكزة وأحجامها ، وعلى نحو خاص كان ذلك يؤثر في كمية الغذاء والألياف وغيرها من المواد الخام التي يمكن توفيرها من الظهير المباشر ، كما كانت العوامل السياسية تحد من أحجام المدن وامتداد أقاليمها ، وذلك لأن صعوبة النقل والمواصلات وتعدد الثقافات القبلية ، جعلت الوحدات السياسية الأصغر ودويلات المدن ، أكثر مناسبة

(1) Childs, Gordon, What Happened in History Penguin, London, 1971, pp. 100 and 139 - 140.

من الدول الكبيرة نسبيا ، وكانت أقاليم المدن تتحدد بمدى اتساع الاقليم الذى يمكن أن نسيطر عليه المدينة وتمارس نفوذها فيه ، كما كان الخوف من الثورة أو التمرد مانعا من امتداد أقاليم المدن بعيدا عن سلطتها المركزية (١) .

ومن الامور الهامة المرتبطة، بنشأة المدن المبكرة ، ان تلك المدن كانت خطوة تالية لمرحلة الزراعة المستقرة ، التى لعب انتاج الغلال دورا أساسيا فيها ، ويربط ذلك بعامل الوفرة فى الغذاء ، مما يؤدى الى وجود نسبة بسيطة من السكان لا تعنى بأمر انتاج غذائها ، وهذه هى بداية ظهور حرف أخرى غير الزراعة ، أو بمعنى آخر بداية لظهور الحرف المدنية التى تقوم على التخصص الوظيفى (٢) .


اولا : مدن الحضارات القديمة :

١ - المدن المصرية :

لعل اقدم المدن التى نشأت فى مواطن حضارات العالم السديم ، هى تلك التى نشأت فى مصر ، وقد ارنبطت المدن المصرية بالكرة بالدين الذى يمكن اعتباره عنصر التمييز الرئيسى بين المدينة والقرية فى مصر القديمة ، فقد كان المعبد يمثل مركز الحياة والعمران فى المدينة المصرية ، ومن حوله كانت المدينة تنمو وتمتد مساحتها وتدور صور الحياة فيها . وكان وجود آلهة محلية للقاطعات ، عاملا هاما فى نشأة المدن الاقليمية بمعابدها ، وكان المعبد أو مقر الاله (حت نتر) يفوم فى وسط العواصم الاقليمية فى مبنى شامخ عظيم الجدران ، يتصرف على الابنية

(1) Davis, Kingsley . The Origin and Growth of Urbanizatin in the World. in Mayer, H. and Kohn. C., eds., Readings in Urban Geography , Univ, of Chicago préss, 1965. pp. 59 - 60.

(2) Johnson, James H., Urban Geography, Pergamon, Oxford 1970 p. 2 .

من حوله ، وعلى الحقول المحيطة به . وكانت « علامة المدينة »
أو (نوت) في اللغة المصرية القديمة عبارة عن خطين منقطعين بروابا
فاتمة ويحيط بهما دائرة  ويرى علماء الآثار واللغة المصرية
القديمة أن الرسم يشير إلى أن المدينة تقع في بقعة تتقاطع عندها الطرق
وأنها محاطة بسور أو سياج دائري يحميها من أخطار الفيضان ويحمي
سكانها من الأعداء (١) .

وكانت المدينة تتكون من عدد من المباني والأكوخ المصنوعة
من الطين اللبن الذي تدعمه الأعشاب والحشائش ، كما كانت أساسات
المنزل تدعم بقطع من الأحجار الغسل ، وكان معظم سكانها يعملون
بالزراعة أو الرعي ، كما كان المسافرون الذين يخشون مباغته البدو
لهم ، يقصدون المدينة . وكانت تقوم في المدينة مخازن كبيرة خصص
بعضها لحفظ الغلال وبعضها الآخر للآلات والأدوات الزراعية كما كانت
تضم مصانع لأصحاب الحرف ، وتوجد دكاكينها التجارية حول ميدان
عام يمثل السوق الذي يعرض فيه التجار بضاعتهم . وفي وسط المدينة،
يوجد المعبد وبجواره قصر الحاكم ودور الحكومة (٢) .

وإذا ناقشنا فكرة « علامة المدينة » في اللغة المصرية القديمة ، فأننا
نجد أن السور ، كان من المعالم الرئيسية للمدن في مصر القديمة ، وعندما
كانت إحدى القرى تتطور ، أما بتأثير العوامل التجارية السلمية ،
أو بطريق السيطرة الحربية ، كانت الأسوار تحيط بها لتحصنها . وكانت

(١) سليم حسن ، مصر القديمة ، مطبعة كونتر ، القاهرة ، ١٩٤٠ ،
الجزء الأول ص ١٤٦ - ١٤٨ ، وانظر أيضا :

Badawy, Alexander. Le Dessin Architectural Chez les Anciens
Égyptiens, Le Caire, 1948, p. 57..

(٢) سليم حسن ، المصدر أعلاه ، ص ١٧٠ وما بعدها ، وانظر
أيضا ، عبد العزيز صالح ، الشرق الأدنى القديم ، الجزء الأول ،
مصر والعراق ، الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية ، ١٩٦٧ ،
ص ٢٦ - ٢٧

منف أول عاصمة لمصر الموحدة في الاسرة المصرية الاولى ، مثالا طيبيا
للأهمية السور بل ان معنى اسم منف يتصل اتصالا وثيقا بالسور ، حيث
يعنى اسمها : الجدار الأبيض او الحصن الأبيض او السور الأبيض
أو الأسوار البيضاء ، وقد اقيمت حولها حصون كبيرة من كل ناحية
عدا الجيوب الذى ظل مفتوحا في اتجاه الصعيد ، هذا الى جانب وجود
النيل في تفرعها ووجود فرع له في غربها ، وقد حفرت الى الشمال منها
فناء بهدف حمايتها من الفيضانات التى كانت تطفى على الاقليم ،
وقد حول المهندس المصرى القديم ، مجرى النيل ، في الجزء العربى
منها ، بقصد حمايتها من الفيضانات ايضا (١) .

وهناك تفسيرات متعددة لعلامة المدينة ، منها أنها تعكس خصائص
المدينة في تلاقى كل من العناصر المادية من طرق ومتاجر ، الى جانب
أنها ملتقى الأفكار ، وان الدائرة ، اما خندق واما سور (أو كلاهما
معا) وهى تعنى الحاجز النفسى والخلقى الذى يحمى مجتمع المدينة
عما حوله . وبذلك فان علامة المدينة تعنى المواصلات الى جانب الآلفة .
ولكن مثل هذه التفسيرات ، لا ينبغى لها أن تدفعنا الى التطرف
في الفهم فتخرج بانطباع خاطئ مؤداه أن الدائرة أو الأسوار التى
تحيط بالمدينة تمثل نهاية للطرق المتقاطعة في داخلها وتحول بين امتداد
هذه الطرق خارج المدينة ، لأن ذلك من شأنه القضاء على فكرة المدينة
كمكان لتلاقى الطرق التى تصب فيها من الأجزاء المجاورة ، وبمعنى
آخر ، فان تقاطع الطرق في المدينة يعنى تجمعاً للطرق الخارجة
من الاقليم المحيط بالمدينة متجهة الى تلك المدينة . والمدينة منذ
أن ظهرت كشكل عمرانى ، تعتمد على الريف في علاقات متبادلة يحدد
مداها اقليم المدينة أو مجال نفوذها ، وإذا كانت القاعدة هى العلاقات
الاقليمية المحلية ، فان تطور فكرة الدول وظهور الامبراطوريات أدى
الى أن أصبحت لمواصمها فيما بعد علاقات فوق قارية (٢) .

(١) عبد العزيز صالح ، المصدر السابق ، ص ٨٢ - ٨٣

(2) Jones, Emrys, Towns and Cities, Oxford Univ., Press,
Oxford, 1970, pp. 7 - 10.

وقد أدى استخدام الطين واللبن كمادة للبناء فى المدن المصرية العتيقة ، الى انطمار معظم هذه المدن واختفائها تحت مستوى الأرض الزراعية أو العمران التالى ، وتحولت الى أطلال وتلال من الأتربة تختلط بها بعض بقايا من قطع الفخار ، وأدت رغبة الفلاح المصرى فى الحصول على السماد الكفرى ، الى جانب العمليات غير المنظمة فى التنقيب عن الآثار وإزالة الأحجار ، الى مزيد من الغموض فى الملامح القليلة المتبقية من المدن القديمة ، ومع ذلك يمكن أن يعرف شيئا عن بعض هذه المدن ، ولما مدينتان يمكن الإشارة اليهما بقدر من الاطمئنان هما كاهون أو حتب سنوسرت بالفيوم وأخيناتون عاصمة أخيناتون .

أما كاهون فقد شيدت وفقا لتخطيط ، وكانت مستديرة الشكل تقريبا ويحيط بها سور طوله ٤٠٠ مترا وعرضه ٣٥٠ مترا تقريبا ، وكانت كاهون مقسمة الى حيين منفصلين بينهما حائط سميك . أما السور الذى يحيط بالمدينة فكان من اللبن ، ونوجد عليه بوابتان . وقد خصص أحد الحيين لمساكن الطبقة الموصرة ، وكان يخترقه شارع رئيسى واسع تصطف المساكن على جانبيه ، وتخترق أرضيته فى الوسط قناة ضيقة كسيت جوانبها بالحجر ومالت اليها أرضية جانبى الشارع حتى يسهل أن تنصرف اليها مياه البيوت ومياه الأمطار . وتتفرع من هذا الشارع الرئيسى طرقات ضيقة تتوسط أرضيتها قنوات مماثلة . وكانت مساحة المسكن الواحد فى حى الأثرياء تسمع أحيانا بوجود ٧٠ غرفة ومخزنا ودھليزا ، وبذلك يصل الى ما يقارب خمسين منزلا من منازل حى الفقراء التى كان الواحد منها لا يزيد عن أربع غرف وكان حى الفقراء يضم مساكن العمال الذين اشتركوا فى بناء هرم سنوسرت ، لذلك كانت مساكن متواضعة وكان اتساع الشارع الرئيسى لا يزيد على تسعة أمتار وتتقاطع معه حارات صغيرة يصل عددها الى احدى عشرة حارة ولا يتجاوز اتساع الواحدة منها أربعة أمتار ، وكانت الحداثق منتشرة فى المدينة (١) .

(١) ببيرمونتيه ، الحياة اليومية فى مصر فى عهد الرعامسة ، ترجمة عزيز مرقس منصور ، الدار المصرية للناليف والترجمة ، القاهرة ،

وأما اخيتاتون فكانت تقع بين النيل والجبل ، ويخترقها من الشمال الى الجنوب طريق يوازي النيل ويتقاطع مع الشوارع الأخرى التى تؤدى الى جبانة المدينة ومحاجر الرخام ، وكان يتوسط المدينة معبد آتون ويتصل به قصر اختاتون ، الذى تقع منازل النبلاء وافراد الشعب فى شماله وجنوبه ، وكانت منازل الأغنياء والفقراء متجاورة ، ولا يوجد حى منفصل لكل منها ، على العكس مما رأينا فى مدينة كاهون . وكانت اخيتاتون تمتد حوالى سبعة كيلو مترات من الجنوب الى الشمال ، ولكنها كانت لا تتعدى نصف الكيلو متر فى امتدادها من الغرب الى الشرق ، وكانت شوارعها الرئيسية عريضة جدا وتصل أحيانا الى ٦٠ مترا (١) .

ومن الجدير بالذكر أن مدينة اخيتانون لم تكن مسورة ، ويرى البعض أن السبب فى ذلك هو اتساع رقعتها (٢) . ولكن لعلنا نجد لذلك سببا آخر ، وهو أن ديانة آتون الجديدة بما أحدثته من ثورة فى الدين والحياة المصرية عامة قد أصابت السور كفكرة وشكل تقليدى للمدينة ، كما أصابت كثيرا من القيم والمفاهيم فى الحياة الدينية والدنيوية ، فقد دعت الى التوحيد وادى ذلك الى ثورة فى الفن والأدب ، وليس ذلك بغريب ، ففى اخيتاتون لا توجد كثير من الأمور المتعارف عليها فى المدن المصرية القديمة ، ومن الأمثلة المعمارية والتخطيطية أن مقابر المدينة تقع فى

١٩٦٥ ، ص ١٢ - ١٣ ، وأنظر أيضا إدولف ارمان وهرمان رانكه ، مصر والحياة المصرية فى العصور القديمة ، ترجمة عبد المنعم أبو بكر ومحرم كمال ، النهضة المصرية ، القاهرة ص ١٧٩ - ١٨٠ ، وأنظر عبد العزيز صالح ، المصدر السابق ص ١٧٢ ، وأنظر محمد مصطفى حماد ، تخطيط المدن فى مصر ، الموسم الثقافى للجمعية الجغرافية المصرية لعام ١٩٦٥ ، ص ٣٠ .

(١) بييرموننيه ، المصدر السابق ، ص ١٣ ، وأنظر أيضا ارمان ورانكه ، المصدر السابق ، ص ١٨ - ١٨٤ .
(٢) عبد الفتاح محمد وهيب ، دراسات فى جغرافية مصر التاريخية ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٦٢ ، ص ١٣٦ .

الشرق ويس في الغرب ، على الرغم من أن كلمة الغرب قد استخدمت في اللغة المصرية القديمة للتدليل على الجبابة . ويرى بعض الباحثين أن أبعاد أحيثانون ومساحتها كانت تؤهلها لاستيعاب سكان يصل عددهم إلى ٤.٠٠٠ نسمة (١) .

وإذا كانت عبادة أبون قد انتهت بوفاة أخثاتون ، وحدث ارتداد إلى عبادة أمون ، فقد عاد الفن والأدب والعمارة في مصر إلى سابق عهدها فبيل أخثاتون ومعنى هذا أن ملامح أخثاتون كمدينة لا ينبغي أن يدفعنا إلى أي تعميمات على المدن المصرية في عصرها ، وذلك لأنها تمرة لفترة محدودة من الفجر الحرات بعدة الفنون والعمارة إلى ما كانت عليه من روح تقليدية وانتهت مرحلة التجديد .

٢ - مدن العراق القديم :

قامت في بلاد ما بين النهرين أو في العراق القديم ، ثلاثة مجموعات من المدن أقدمها في الجنوب وهي تشمل مدن ، لجش ، أور ، والوركاء ، وتعتبر مدينة أور أقدمها جميعاً (أور في اللغة السومرية تعني مدينة) ويزعم البعض أنها أقدم مدن العالم .

وقد نشأت مدن العراق الجنوبي قبل مدن الوسط أو الشمال ، بالنظر إلى أن فيضان دجلة والفرات يعتمد على ذوبان الثلوج في هضبة أرمينيا ، ويكون الفيضان عنيفاً وقوياً في المجرى الأعلى والأوسط ، أما في الجنوب فيجتاح النهر للارساب وتهلك حركة المياه .

أما المجموعات الوسطى من مدن العراق فتضم بابل وكيش ، وأكاد ، وتضم المجموعات الشمالية مدن : نينوى ، آشور ، وخسروباد . وكلما

(1) Davis, K., op. cit., p. 61.

كان الانسان يتقدم وتتطور وسائله فى السيطرة على النهرين ، كانت العاصمة تتحرك من الموقع الجنوبى المتطرف فى العراق الى الوسط فى منطقة الخاصرة التى توجد بين النهرين ، ولكن ذلك استغرق طويلا .

وكانت المجموعة الجنوبية من مدن العراق نعرف بالمدن السومرية ثم المدن البابلية ، أما المدن الوسطى والشمالية فتعرف بالمدن الآشورية . ويتضح من المصادر السومرية المبكرة ان مدن العراق القديم كانت تتكون من ثلاثة أجزاء أولها المدينة الداخلية او المدينة الوسطى (لى على فى اللغة الاكادية) وثانيها هى المدينة الخارجية او الضاحية (اورو - برا) ، وثالثها الثغر (كار) وكانت المدينة تضم مقر الحاكم ومعابد آلهة المدينة ، ثم المساكن الخاصة . أما السوارع فكانت عادة صغيرة وضيقة وذات نهايات مقفلة ، ألا أن هذه السوارع كانت تتسع عند بوابات المدينة . وكانت المدينة مقسمة الى عدد من الاحياء ، ولكل حى بوابة خاصة فى السور الذى يحيط بالمدينة .

وكانت الضاحية تتكون أساسا من الحقول وحدائق النخيل ، ولكنها كانت تضم بعض المساكن ، وكانت توجد بها حظائر للماشية . وحول الأسوار كانت توجد عدة مراكز دفاعية . أما الثغر فكان مركزا للنشاط التجارى البرى ، ويحظى باستقلال ادارى ومركز قانونى خاص ، وكان معظم ما يجلبه التجار موجهة لخدمة الفصر الحاكم والمعبد ، لأن معظم التجارة كان فى الاحجار الثمينة والتوابل والعطور والاشباب . ومع ذلك فليس من الضرورى ان نتصور أن كل المدن فى العراق القديم كانت تنسب وفق هذا النظام (١) .

(1) Oppenheim, A. L., Mesopotamia , Land of Many Cities, in Lapidus, Ira M., ed., Middle Eastern Cities, Ancient, and Contemporary Middle Eastern Urbanism : A Symposium, Univ , of California Press, Berkeley, 1969. p. 6.

ويضع بعض الباحثين حدا أقصى لما كان من الممكن أن تصل اليه مدن العراق القديمة من حجم ، على أساس وفرة الغذاء بالنسبة لغير العاملين بالزراعة ، وفي بعض الأحيان يحددون معدلا يتراوح ما بين ٥٠ ، ٩٠ مزارعا يعملون في الزراعة مباشرة في مقابل كل فرد لا يعمل بالزراعة . وطبقا لمدى التكنولوجيا الزراعية ومستواها في ذلك الوقت ، فإن الحد الأقصى لسكان مدن العراق القديم يصل الى ٢٠٠.٠٠٠ نسمة ، وإن كان العدد الفعلي أقل من ذلك كثيرا ، فمدينة الوركاء Uruk كان يعيش بها حوالى ٥٠.٠٠٠ نسمة ، أما مدينة بابل فربما يكون عدد سكانها قد وصل الى ٨٠.٠٠٠ نسمة ، وكانت معظم المدن أقل من ذلك سكانا ، وتصل نسبة العاملين بالزراعة فيها الى ٨٠٪ على الأقل من جملة السكان (١) .

أما من حيث المساحة فلعل بابل كانت تغطي مساحة قدرها ٢٥٠٠ فدان ، ونيوى حوالى ١٨٥٠ فدانا ، أما الوركاء فلم تزيد عن ١١٠٠ فدان ، بينما كانت مدينة آشور المقدسة وهى المدينة الأم لامبراطورية آشور لا تتعدى مساحتها ١٥٠ فدان فقط ، وكانت تقع على دجلة (٢) .

ولعلنا نستطيع أن نتحدث عن مدينة بابل بشيء من الإيجاز كمثال لمدن العراق القديم . وربما ترجع نشأة بابل الى عام ٣٠٠٠ قبل الميلاد تقريبا ، وفى عام ٢٢٥٠ ق م . أصبحت عاصمة لامبراطورية حمورابى ، ولكنها خربت فى عام ٦٨٩ ق م . على يد سنخريب ، ولكن سرعان ما أعيد بناؤها ، وفى عام ٦٠٠ ق م . تقريبا أصبحت عاصمة لامبراطورية نبوخذ نصر ، وإلى عصره ترجع معظم الآثار الباقية للمدينة حين بلغ محيط عمرائها ١٨ كيلو مترا ، وتحيط بها أسوار دائرية عظيمة . وكانت بابل تقع على الضفة الشرقية لنهر الفرات ، ويحيط بها سور مزدوج أو اثنان من الأسور يفصل بينهما خندق عرضه ٢٥ مترا ويمر به

(1) Johnson, J., op. cit., p. 4.

(2) Oppenheim, A. L., op. cit., p. 5.

أربعة جياذ ، بحيث يمكن للقوات ان تتحرك بسهولة نحو أية بفعة تتعرض لهجوم خارجى . كما حفر خارج السور الخارجى خندق ، وقد استخدم الطين الناتج عن حفر الخندق فى عمل السور الداخلى ، على حين كان السور الخارجى مبنيا بالآجر واستخدم القار فى تثبيته ، وكان ارتفاع الأسوار يصل الى ٩٠ مترا وسمكها يصل الى ٢٥ مترا فى بعض الاراء ، ولكن لعل فى ذلك قدرا من المبالغة ، وكان يوجد فى السور الخارجى مائة بوابة صنعت كلها من البرونز . ويقوم فى وسط المدينة برج عظيم يتكون من ثمانية طوابق مربعة الشكل ، وعلى قمة البرج يوجد معبد المدينة ، وكان اجمالى ارتفاع البرج ٩٠ مترا .

وقد انشئت بعد ذلك مدينة جديدة على الضفة الغربية لنهر الفراب ، وأقيمت حولها خنادق واسوار تشبه ما كان يوجد فى المدينة الأقدم . ويذكر هيرودورت ان السكان كانوا يستخدمون القوارب للانتقال بين قسمي المدينة كما اضاف ديودور الصقلى بعض اوصاف الحدائق الملطفة الشهيرة التى زرعت على مصاطب مرتفعة تغطيها الأشجار والحشائش ، وكانت المياه ترفع اليها بواسطة مضخات رافعة ، كما كان يوجد بالمدينة طريق يرتفع منسوبه عن المساكن وتمر فيه المواكب (١) .

٣ - مدن الهند والصين :

تم العثور على اثار لمدينتين فى شبه القارة الهندية ، ممالقى ضوءا على المدن القديمة فى حوض نهر السند ، والمدينتان هما هارابا Harappa وموهنجو دارو Mohenjo Daro ، وهما ترجعان للاف الثالثة قبل الميلاد .

(١) ليونارد كورتريل ، مدن دارسة ترجمة عديله حسين مياس ، الألف كتاب ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، ص ٤٢ - ٤٧ ، وأنظر عبد العزيز صالح ، المصدر السابق ، ص ٥٥٥ ، وأنظر أيضا :

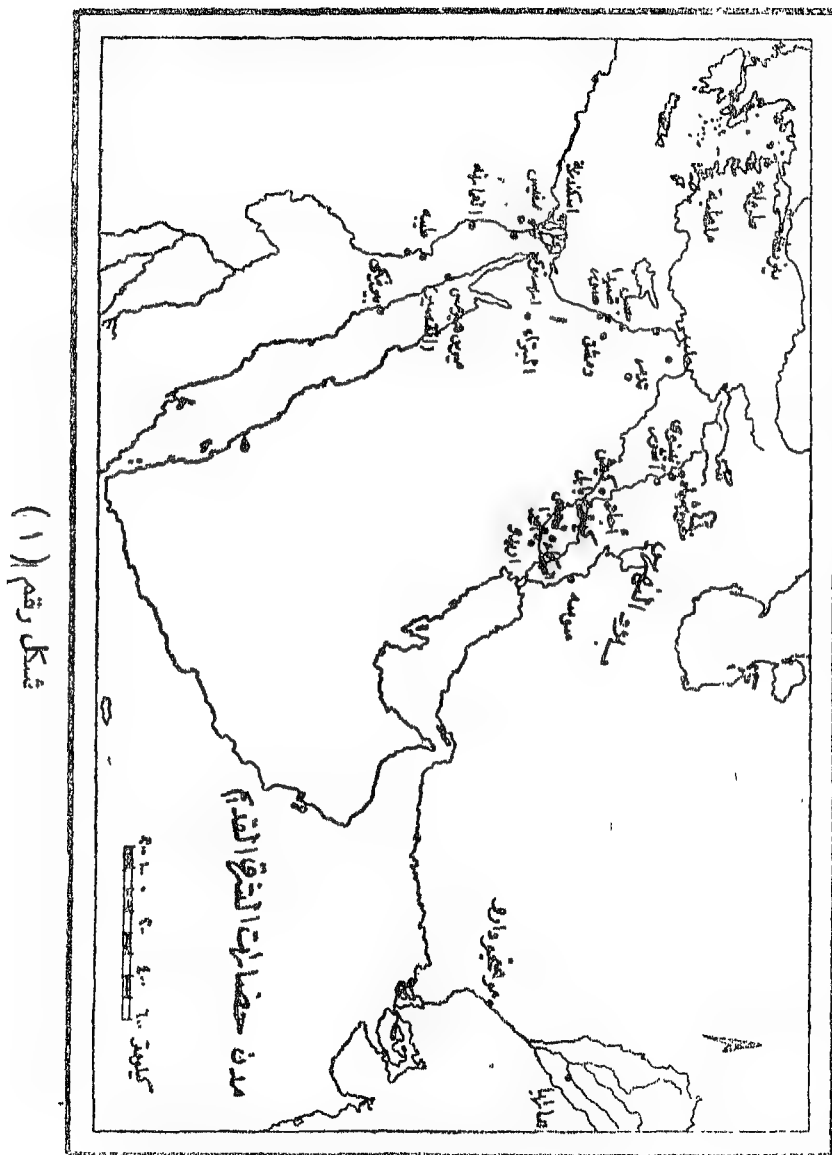
Taylor. G., Urban Geography, Methuen, London, 1968, pp. 103 - 104 .

وتوجد اطلال مدينة هارابا على نهر رافى أحد روافد نهر السند ، وكانت تمتد لمسافة لا تقل عن ثلاثة أميال (حوالى خمسة كيلو مترات) ويقع فى غربها حصن قوى يحيط به سور ضخـم ، وقـد بنى السور من الطوب اللبن وعليه افريز من القرميد ، وتوجد على أبعاد منه أبراج دفاعية . والى جانب الحصن يوجد فى جنوب المدينة صفان من المساكن التى تشبه الثكنات العسكرية . وفى الشمال عذر على بقايا لخمسة صفوف من الأرحية المستديرة وخلفهما صفان من صوامع الغلال ، ويرجح أن المدينة بنيت وفقاً لخطـة مدروسة سبقت انشاءها ، وقد بلغ عدد الأرحية التى عثر عليها سبع عشرة رجاء ، وكانت تستخدم فى طحن الحبوب ، وقد وجدت الى جانبها آثار لقمح وشعير . أما الصوامع فكانت مساحة كل منها حوالى ١٠٠٠ قدم مربع (حوالى ٩٠ متراً مربعاً) وتفصلها عن بعضها ممرات ، وترتفع أرض كل صومعة عن مستوى السطح ، حيث يوجد أسفلها أنار لحائط تتخلله فتحات صغيرة ، مما يتيح حفظ الغلال من الرطوبة ويسمح بمرور الهواء (١) .

ويوضح شكل رقم (١) أهم مواقع المدن فى مواطن الحضارات البشرية القديمة .

كما ازدهرت مدن الصين وبخاصة فى حوض نهر هوانج منذ مطلع الألف الثانى قبل الميلاد ، وكانت معظم مدن الصين ذات وظائف دينية وإدارية ، ولكنها كانت تقوم أيضاً بوظائف تجارية تشمل التجميع وإعادة التوزيع فى الفائض من المنتجات الزراعية والمصنوعات اليدوية وكان من أبرز معالم المدن الصينية وجود الأسوار والحصون (Hsien فى اللغة الصينية) وقد انتشرت المدن المسورة الى الشرق والجنوب حتى نهر يانجتسى فى القرون الأولى من الألف الأول للميلاد ثم أخذت فى الانتشار غرباً طلى طول طريق الحرير حتى القرن الثالث الميلادى (١) .

(١) ليونارد كورتريـل ، المصدر السابق ، ص ١٠٥ - ١١٠ .



شكل رقم (١١)

والى جانب كل من مصر والعراق والهند قامت المدن القديمة فى
آسيا الغربية ، بل يرى البعض أن أقدم مدن العالم نشأت فى فلسطين ،
ويذكر هؤلاء مدينة أريحا على وجه خاص ، وقد ظهر من الحفائر التى
نمت بها ، أن أقدم طبقات تلك الحفائر ترجع الى مطلع العصر الحجري
الحديث ، وأن كان « توينبى » يرى أى أريحا لم تكن فريدة فى عصرها ،
وأن القصور فى عمليات التنقيب والحفائر ، هو الذى يؤدى الى
ذلك الرأى (٢) .

ويلاحظ أن المدن القديمة التى نشأت فى السهول الفيضية ، سواء
فى العراق ، أو مصر ، أو الهند ، أو الصين ، كانت ترتبط فى قيامها
بالرياح والنائض منها . أما فى شرق البحر المتوسط The Levant
وشمال افريقية فقد كانت التجارة ، وربما الى جانب الزراعة ، هى أهم
عوامل نشأة المدن القديمة ، وفى هذا المجال نذكر أن جماعات الفينيقيين
التي خرجت من الساحل الشرقى للبحر المتوسط وانتشرت مستعمرات لها
فى شمال افريقية ، كانت جماعات تعمل بالتجارة والنشاط البحرى ،
وقد انشأوا عددا كبيرا من المدن فى الشمال الافريقى من ليبيا شرقا
حتى المغرب بل وجنوب أسبانيا غربا .
ثانيا : المدن اليونانية والرومانية :

تمثل المدن اليونانية والرومانية مرحلة تالية فى تطور سكنى المدن ،
وإذا كانت أقدم المدن قد نشأت فى مواطن الحضارات النهرية القديمة فى
مصر والعراق وكل من الهند والصين ، فإن مشعل الحضارة قد انتقل
الى بلاد الاغريق والرومان ، وأصبحت جزر بحر ايجة واليونان وروما ،

(1) King, Leslie J. and Reginald G. Gollledge, Cities, Space,
and Behavior, the Elements of Urban Geography, Prentice —
Hall, Englewood Cliffs, New Jersey , 1978, pp. 28 - 29.

(2) Toynbee, Arnold. Cities in History, in Toynbee, A., ed.,
Cities of Destiny , Thames and Hudson, London, 1967, p. 14.

مراكز اشعاع حضارى ، وقد نشأت فى هذه المواطن فى بداية الأمر دويلات صغيرة حول المدن ، ثم ما لبثت تلك الدويلات أن تطورت وأصبحت امبراطوريات بعد أن توسعت فى ظهيرها المباشر ثم انتقلت الى مجالات مكانية أوسع ونوسعت خارج القارة الأوروبية كلها ، وقد أدى هذا التوسع الى نشر خصائص المدن الاغريقية ثم الرومانية بعد ذلك .

١ - المدن اليونانية :

تعتبر أثينا أكثر المدن الأوروبية القديمة أثرا من الناحية الحضارية . وهى تقع فى سهل أتيكا Attica الأوسط ، وتحيط بها المرتفعات من كل ناحية فيما عدا الجنوب الذى يتصل بالبحر على بعد حوالى عشرة كيلو مترات ، ويجرى فى هذا السهل نهر سيفسوس Cephissus الذى يلتقى به فى الشرق رافده ايلسوس Ilissus وهما نهران صغيران مجراهما ضحل وكثيرا ما يتعرضان للجفاف خاصة فى فصل الصيف . ويوجد تل ليكابيتوس Lycabettus بين النهرين ، ويبلغ ارتفاع هذا التل حوالى ٢٧٠ مترا ، وهو يقع خارج أثينا فى شمالها الشرقى ، والى الجنوب الغربى من هذا التل توجد أربعة تلال صغيرة أهمها هو الاكروبوليس Acropolis وعليه تقع قلعة أثينا التى ترتفع فوق صخوره الصلبة مشرفة على السهل من ارتفاع يصل الى مائة متر ، وتمتد هذه القلعة بطول ٣٠٠ متر من الشرق الى الغرب وحوالى ١٥٠ مترا من الشمال الى الجنوب .

وكانت التلال التى تشرف على المدينة تجعل رؤية المدينة كلها فى نظرة واحدة أمرا ميسورا ، وتظهر فى تلك النظرة الى جانب المساكن ، اشجار الزيتون الخضراء فى شريط طولى يمتد ما بين جبل Parnes ونهر سيفسوس حتى البحر .

وكانت أثينا مقسمة الى ثلاثة اقسام : أولها هو الاكروبوليس وأحيانا يطلق عليه Polis فقط وهى القلعة أو المدينة الأصلية ، وثانيهما هو

المدينة العليا ، وثالثها هو الميناء أو بيريه Pieraceus ، وكان يحيط بالميناء تحصينات ، ويربطها بالمدينة العليا اسوار طويلة ، ويمكن القول بان أثينا كانت مركبة من مدينتين معا يصل محيط كل منهما الى اثني عشر كيلو مترا ، ويربطهما طريق يصل طوله الى حوالى سبعة كيلو مترات ، وتتخلل اسوارها بوابات عديدة (١) .

وأما جملة سكان أثينا فقد تضاربت الآراء بشأنهم . وقد أجرى لهم تعداد فى عام ٣١٧ ق م . بلغ عدد « المواطنين » فيه ٢١٠٠٠ مواطن أثينى ، الى جانب ١٠٠٠٠ من المقيمين بأثينا من الحلفاء والأجانب و ٤٠٠٠٠٠ من الرقيق ، ولما كان المقصود بالمواطن الاثينى كل ذكر يصل عمره الى عشرين عاما فأكثر ، فإن أسر أولئك المواطنين تصل الى ٨٦٤٢٠ نسمة ، واذا طبق الأمر نفسه على الأجانب وأسرهم فمعنى ذلك ان سكان أثينا من الأحرار يصل الى ١٢٧٠٠٠ نسمة ويصل العدد الاجمالى باضافة الرقيق الى ٥٢٧٠٠٠ نسمة ، ويعزى ارتفاع أعداد الرقيق الى أنهم كانوا قوة العمل الرئيسية ويظهر من كتابات « افلاطون » أن بعض احرار أثينا كانوا يملكون ٥٠ رقيقا . كما كان لدى بعض اصحاب المناجم والمصانع ما بين مائة و ألف من الرقيق (٢) .

ولكن آخرين يرون أن سكان أثينا وصلوا فى القرن الخامس قبل الميلاد الى ما بين ١٠٠٠٠٠ و ١٥٠٠٠٠ نسمة فقط . على حين كان سكان معظم المدن الأخرى فى بلاد اليونان يتراوح بين ٥٠٠٠٠ و ١٠٠٠٠٠ نسمة . وان هذه الأعداد كانت محكومة بانتاج المدن الصناعى الذى كان محدودا وهو الذى كان يتم مقايضة الفائض منه بكميات الغذاء التى تكفى السكان (٣) .

(1) Smith, William, ed., A Dictionary of Roman Geography, John Murray, London. 1973. vol I. pp. 255 - 263.

(2) Ibid, p. 262.

(3) Johnson, J., op cit., p. 6.

وقد زينوفون Xenophon أن أثينا كان منها ١٠٠٠٠ منزل وبافتراض أن عدد سكان المنزل الواحد هو ١٢ نسمة في المتوسط ، فإن عدد السكان يصل الى ١٢٠٠٠٠ نسمة ، الى جانب سكان الميناء الذين قدر عددهم بحوالى ٤٠٠٠٠ نسمة ، وقدر Leake أن اجمالى عدد السكان يصل الى ١٩٢٠٠٠ نسمة (١) . ولكن « دكسيادس » يرى أن سكان أثينا فى اوجها لم يتجاوز ٥٠٠٠٠ نسمة فقط على حين كان متوسط سكان بقية المدن اليونانية أقل من ٢٠٠٠٠ نسمة (٢) .

وكانت المدينة اليونانية Polis محدودة فى حجمها عادة ، لأنها انعكاس اجتماعى للفكر الاغريقى ، وفى رأى « أرسطو » أن المدينة سكن الأكبر عدد يمكن له توفير حاجات حياته ، على أن تكون المدينة محدودة بحيث يمكن رؤيتها فى نظرة واحدة ، كما كان يرى أن « الشر صورة الملا محدود ، أما الخير فله حدود واضحة » وبهذا كان تحديد حجم المدينة نابعا من المثل الاخلاقية اليونانية ، وكانت نتيجة ذلك أن المدن اليونانية كانت تخضع لحد أقصى من النمو ، فإذا تجاوزته تطلب ذلك انشاء مدينة جديدة ، حتى أن Syracuse فى أوج ازدهارها أصبحت مكونة من خمس مدن يحيط بكل منها سور ، لذلك أطلق عليها « اسطرابون » المدينة الخماسية Pentapolis

ولما كانت الحياة فى المدينة اليونانية تمارس خارج المساكن ، التى كانت دورا متلاصقة ، فقد اكتسبت الاجورا Agora والتى تعنى فى الأصل « الجمعية » أو « مكان الاجتماع » اكتسبت مكانا هاما فى تلك المدن ، ثم ما لبثت أن تحولت الى سوق فيما بعد (١) .

(1) Smith, W., op cit, p. 262 .

(2) Doxiades, C. A., The Coming World City : Ecumenopolis, in Toynbee A., ed., op. cit., p. 345.

(3) Gutkind, E., The Twilight of Cities, The Free Press of Glencoe, New York, 1962, 16 - 18.

ولم تكن المنطقة السكنية فى المدن الاغريقية المبكرة ذات شوارع منسقة ، ولكنها كانت ضيقة ومتعرجة لدرجة كبيرة ومتشابكة ، وكان انعدام التخطيط على هذا النحو وسيلة من وسائل الدفاع فى حالة تمكن الاعداء من اخنراق السور الخارجى . وبطبيعة الحال ، لم يكن تعبيد الطرق أو رصفها قد عرف بعد ، ولهذا كثيرا ما كانت الاحوال تغطى الشوارع فى فصل المطر ، ويغطيها التراب المتطاير فى فصل الجفاف . ولم يكن فى اواسط المدن بساتين او منزهات داخلية أو حدائق ، كما كانت الوسائل الصحية نادرة للغاية ، مما كان يسهل من انتشار الامراض (١) .

وقبيل العصر المسيحى ، بدأت تظهر بوادر التخطيط الشبكى أو تخطيط رقاع الشطرنج الذى ينسب عادة الى هيبوداموس Hippodamus وتقوم فكرته على اساس تعامل الشوارع على بعضها وتقاطعها بزوايا قائمة . وقد طبق ذلك على بيريه ورودى Rhodes ، وظلت فكرة التخطيط الشبكى سائدة لفترة طويلة جدا ، وخاصة بعد أن انتقلت الى خارج بلاد اليونان مع فتوحات الاسكندر الاكبر حوالى عام ٣٣٣ فى م (٢) ، وذلك لأن هذه الفتوحات قد احدثت علاقات مكانية وسياسية جديدة ، فقد فتح معظم غرب آسيا للاستعمار والتجارة الاغريقية ، وكان ذلك على حساب الامبراطورية الفارسية ، كما ادى امتداد الامبراطورية اليونانية الى ضرورة انشاء مدن جديدة وازدهار بعض المدن القديمة . وأدت السلطة المركزية وما يتبعها من توحيد العملة وربط الامبراطورية بشبكة من الطرق ، وتنظيم احوال الموانئ وسفن الملاحة ، ادى ذلك الى تحسين التجارة وازدهارها وصحب ذلك تطور ونمو مدنى ، كما ان اتساع رقعة الامبراطورية ادى الى ضرورة وجود مدن حاكمة تمارس وظيفة الادارة ، وأبرز مثل لذلك هو مدينة الاسكندرية التى نمت بسرعة هائلة

(١) لويس مفورد ، المدينة على مر العصور ، ترجمة واشراف ابراهيم نصحى ، القاهرة ، الجزء الأول ، ص ٤٩٤ - ٤٩٥ .

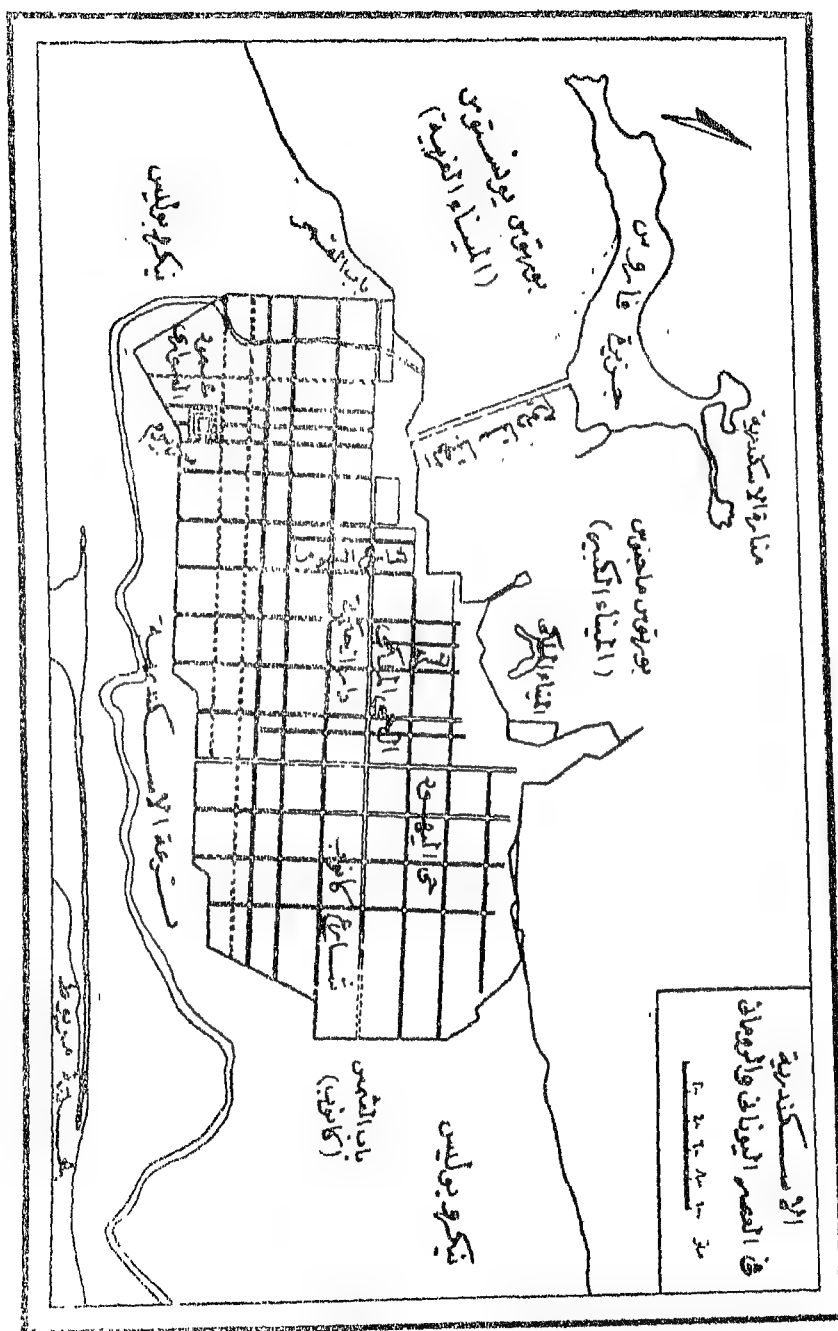
(2) Taylor, G. op. cit., p. 121.

وازدهرت حتى انها كانت تغطي مساحة قدرها ٢٢٠٠ فدان فى عام ١٠٠ ق م ، اى بعد وفاة الاسكندر بأقل من قرنين ونصف القرن (١) .

وكان لموضع الاسكندرية التى انتسها دينوقراطيس Dinocrates مهندس الاسكندر الأكبر فى عام ٣٣١/٣٣٢ ق م . مميزات كثيرة من وجهة نظر الاغريق ، وقد استطاعت أن تفوق فى نموها بقية المدن اليونانية ، وأصبحت مدينة كوزموبوليتانية منذ أنشائها . وحين اختار الاسكندر الأكبر موضع المدينة ، كانت احدى قرى الصيادين وهى رافوده Rhacotis توجد على الساحل ، وقد تم توصيل البر الرئيسى بجزيرة صغيرة مقابلة وهى جزيرة فاروس Pharos (ولعل الاسم كان يعنى اصلا جزيرة فرعون) ، وأقام المهندس سوستراتوس Sosteratus همار الاسكندرية الشهيرة على هذه الجزيرة فى عام ٢٨٠ ق م . ويقال انها كانت ترتفع ٦٠٠ قدم ، وقد خربت جزئيا عام ٤٠٠ الميلادى ، ثم دمرت تماما اثر زلزال وقع فى عام ١٣٧٥ .

وكان يحيط بالاسكندرية سور ضخم ، يمتد تسعة أميال ، وتتخلله الأبراج ، وكانت خطة المدينة طولية منذ بناها دينوقراطيس ، تأخذ اتجاهها من الغرب الى الشرق على طول لسان ضيق من الأرض ، يفصل بين البحر المتوسط فى الشمال وبحيرة مريوط فى الجنوب ، وكان شارعها الرئيسى من الغرب الى الشرق هو الشارع الكانوبى الذى يصل امتداده الى أربعة أميال (شارع ابو قير حاليا على وجه التقريب) ، ويتعامد عليه فى منتصفه تقريبا شارع طولى من الشمال الى الجنوب (وهو يقارب شارع النبى دانيال الحالى فى موضعه) ، وتكتمل شبكة الشوارع الشطرنجية بشوارع أخرى موازية للشارعين ، انظر خريطة مدينة الاسكندرية فى العصر اليونانى - الرومانى شكل رقم (٢) .

(1) Johnson, J., op. cit. pp. 6 - 7.



وكان جسر الهبتاستاد Heptastade الذى يصل جزيرة فاروس بالبر ،
يمند بطول ثلاثة أرباع الميل ، وتوجد به فتحتان عليهما اتنان من الكبارى ،
 ويفصل هذا الجسر بين كل من المينائين الشرقية والغربية ، وكانت الميناء
الشرقية أكبر وأثر استعدادا لاستقبال المراكب الكبيرة ، رعم صعوبة
الدخول اليها،ولهذا كانت منارة الاسكندرية قائمة فى شرقى جزيرة فاروس
لهداية السفن الداخلة ، وطبقا لرواية المؤرخ اليهودى يوسف ، فقد كان
ضوء الفئار يشاهد من بعد ثلاثين ميلا فى البحر . وكانت الميناء الغربية
تتصل ببحيرة مريوط بقناة تأتى منها المنتجات المصرية التى تمسون
الاسكندرية . او تأخذ طريقها للنصدير للعالم الخارجى .

وفى داخل الاسكندرية كان يوجد المسرح الدائرى والاستاد والجمنازيوم
ومبنى المحكمة ، أما متحف الاسكندرية فكان يضم المكتبة الشهيرة
وأكاديمية البحث العلمى ومساكن العلماء ، كما كان يوجد بها حديقة كبيرة
تضم عديدا من الحيوانات النادرة . وكان لليهود حى خاص فى شرقى
الاسكندرية .

ويذكر ديودور ان سكان الاسكندرية فى عصره كانوا ٣٠٠.٠٠٠ نسمة
من الأحرار ، فاذا كان هذا العدد لا يشمل النساء ، فربما يؤدى ذلك الى
عدد اجمالى يقرب من مليون نسمة (١) . وان كان ذلك أمرا ليس من
السهل التسليم به .

٢ - المدن الرومانية :

كانت المدن الرومانية تأخذ غالبا شكل المستطيل أو المربع ، وغالبا
ما كان يقطع المدينة طريقان رئيسيان يتعامدان على الجهات الأصلية وتتقاطع
معهما الشوارع الفرعية ، وهى نفس فكرة التخطيط الشبكى ، وفى الميدان
الرئيسى الذى يوجد عند تقاطع الشارعين الرئيسيين يوجد الفورم Forum ،

(1) Toynbee, A., ed., op. cit, pp. 106 - 114.

وهو الميدان الذى يمثل قلب الرومانية ، وفيه توجد المعابد والأسواق ومراكز الحكم والادارة ، كما كانت تعقد به الاجتماعات السياسية ، ومن المعالم الأخرى فى المدينة الرومانية الحمام والمسرح الدائرى Amphitheatre الذى كان سمة أساسية لمعظم المدن الرومانية .

ومن المدن الشهيرة بومبى Pompeii ، التى تستحق ذكرا خاصا وذلك لأنها تكاد أن تكون قد وصلت إلينا بحالتها التى كانت عليها ، فهذه المدينة تقع عند سفح بركان فيزوف ، وقد تعرضت للانطمار تحت الرماد البركانى اثر ثورة البركان فى عام ٧٩ ق م (١) . وقد كشفت الحفائر عن كثير من معالمها الأصلية ، بعد أن ظلت مدفونة عشرين قرنا حين بدأت أعمال التنقيب عنها فى مطلع القرن التاسع عشر ، وظهرت كما لو كانت مدينة مهجورة صامتة .

أما مدينة روما فهى تقع على الشاطئ الجنوبى لنهر التيبر Tiber الصالح لملاحة حتى أن كثيرا من السفن كانت تحمل البضائع وتعرضها فى سوق الفورم مباشرة . ويفال أن كلمة روما تتسیر الى التربة الحمراء التى أرسبها نهر النيبير حول المدينة . وكانت روما - التى يطلق عليها مدينة التلال السبعة - قد بدأت كحلة صغيرة حول تل بالاتين Palatine ، ثم سرعان ما نمت واتصلت مبانيها بتلال Esquiline وكيليان Caelian ، مما أدى الى أن أصبحت قرية Sabine ضاحية لروما ، وكان الكابيتول Capitol هو قلعة روما . وحول المدينة بنى سور يصل سمكه الى ٦٠ سنتيمترا وارتفاعه ١٥ مترا تقريبا ، كما حفر خارجه خندق اتساعه ٣٠ مترا وعمقه تسعة امتار بقصد توفير حماية أكبر للمدينة . وفى أواخر القرن الثالث الميلادى بنى الامبراطور أوريليان Aurelian سورا كبير آخر حول روما ، لا تزال بعض بقاياها قائمة حتى الآن ، خاصة فى جزئه الشمالى ، وكان ارتفاع ذلك السور ١٥ مترا وسمكه ٣٥ مترا تقريبا ،

(١) وكان الجغرافى الرومى بلىنى قد شاهد ثورة هذا البركان ووصفها ، ومع ذلك لم ينم التحقق من روايته الا فى القرن ١٩ .

وكانت توجد على مسافات متساوية، منه أبراج دفاعية (كل ١٥ مترا تقريبا)
كما كانت تتخلل السور عدة بوابات (١) •

وكانت في روما منازل متعددة الطوابق ، ويظهر من قوائم السوارع
في القرن الرابع الميلادي ، أنه يوجد في روما ١٧٩٧ مسكنا خاصا
تشبه فيلات اليوم ، الى جانب ٤٦٦٠٢ مسكنا متعدد الطوابق يتكون من
شقق سكنية مثل عمارات اليوم •

ويظهر من بقايا مساكن روما وبعض ضواحيها ، أن بعض المنازل كانت
مكونة من ثلاثة طوابق ، وأحيانا أكثر ، وقد استخدمت الأحجار في بناء
المساكن ، ولكن الأجر كان أكثر اسخداما ، وفي بعض الأحيان كانت المنازل
نكس من الخارج بطبقة من المرمر •

وكانت الشوارع في روما متعرجة ، ورغم أن مساحة المسكن كانت
تقترب من مساحة المسكن في العصر الحديث ، إلا أنها كانت تطل على
الشوارع بواجهات تجعل استقامة الشارع أمرا صعبا ، وفي عهد
بوليوس قيصر منعت المركبات من المرور نهارا في الشوارع ، لأنه لم يكن
في الشوارع متسع لها وللمشاة في آن واحد • وحتى عندما حدث الحريق
الذي دمر روما في عام ٦٤ الميلادي ، فإن تطبيق التخطيط الشبكي اقتصر
على أوستيا *ostia* رغم أنه طبق في المدن اليونانية منذ القرن الخامس
قبل الميلاد •

وكان لمساكن الاغنياء حدائقها الخاصة التي تحيط بالمباني ، ولكن
تلك الحدائق ما لبثت أن فتحت للعمامة ، وأصبحت الحدائق مظهرا رئيسيا
في روما • وبخاصة حين توسع القياصرة مثل يوليوس قيصر ونيرون في تلك
الحدائق •

ويمكن القول بأن روما كانت تنقسم الى جزئين : الجزء الأول القديم
وتكثر فيه الموضاء من المارة نهارا ومن المركبات ليلا ، وكانت حرارته

(1) Taylor, G., op. cit., pp. 127 - 129.

متعرجة ملنويه . أما الحى الآخر فكان يزدان بالحدائق وينعم بالهدوء .
وقد عمد السكان الى أسلوب معمارى ينعلبون به على تعرج حاراتهم ،
وهو وجود الشرفات والنسبانيك الواسعه التى خانت بغطيتها الستائر ،
كما كان يوجد نظام للصرف الصحى يخدم الأدوار السفلى ، بينما كان سكان
الأدوار العليا يستخدمون دورات المياه العامة التى تنتشر فى الأحياء ،
وكانت النافورات تقوم فى كثير من الميادين ، وعن طريفها كانت المياه
النقية نصل للأدوار السفلى فى كثير من المساكن ، كما كانت فى تلك الأدوار
السفلى وسائل للتدفئة اعتمادا على الأفران التى تعمل بالأخشاب (١) .

وتشير التقديرات الى أن سكان روما وصلوا فى القرن الثانى الميلادى
الى ٢٠٠.٠٠٠ نسمة وأن سكان بيزنطة وصلوا فى آخر عهد الامبراطوريه
الرومانية الى ١٩٢.٠٠٠ نسمة ، ومع ذلك فان معظم المدن الرومانية كانت
مماثلة فى أحجامها لمدن اليونان ، وكانت مدينة لندن تشغل فى العصر
الرومانى مساحة لا تتعدى ٣٠٠ فدان ، ويسكنها حوالى ٣٠.٠٠٠ نسمة (٢)
ولكن المبالغة فى اعداد سكان روما تصل بهم أحيانا الى ٤٨٦.٠٠٠ نسمة فى
عام ٥٧ قبل الميلاد ، بناء على نقديرات استهلاك القمح وقوائم المنازل (٣) .

هذا وقد نقل الرومان حضارة المدن الى كل اوربا جنوب الدانوب وغرب
الرين وعبر القنال الانجليزى الى بريطانيا ، وكانت تلك الأجزاء مفتقرة
للمدن عدا فرنسا . كما أقام الرومان سلسلة من القلاع والحصون على
تخوم الامبراطورية لمواجهة أى عدوان ممن اعتبرهم الرومان بمرابرة غير
متحضرين . كما أدخل الرومان كثيرا من الاضافات والتعديلات على المدن
القديمة فى امبراطوريتهم الواسعة ، ففى العالم العربى أنشأوا طرابلس

(1) Toynbee, A., ed, op. cit., pp. 118 - 132.

(2) Johnson, J., op. pp. 7 - 8.

(3) Toynbee, A., ed., op. cit., p. 131.

فى ليبيا وادخلوا تعديلات كثيرة على الاسكدرية ذات الاصل اليونانى ، كما أنشأوا كثير من المدن على سواحل البحر الأحمر فى مصر مثل ليكوس ليمن Leukes Limens (القصير) وكذلك أنشأوا القلزم عند حفر قناة تراجان ، وقد ورننتها السويس الحالية ، وفى العراق والشام أنشأ الرومان عديدا من المدن مثل حماه وحمص وفيلادلفيا (عمان) وبالميرا (تدمر) كما أنشأوا مدنا أخرى على الخليج العربى مثل خاراكس Charax (المحمرة) (١) ، وكانت هذه المدن جميعا ثغورا صحراوية ترتبط بالطرق الرومانية الشهيرة ولعبت أدوارا هامة فى النشاط التجارى .

مدن أمريكا الوسطى والجنوبية :

شهدت أمريكا الجنوبية والوسطى عددا من الحضارات قبل مقدم الأوروبيين ، وقد ظهرت فى هذه الحضارات مدن تختلف عن مدن العالم القديم من حيث التنظيم المكانى والمرحلة الزمنية ، حيث أفامت جماعات الأزتك والانكا والمايا مدنا لها طابعها الحضارى المتميز ، وترجع المدن الأولى فى هذه الحضارات الى الألفين الثانى والأول قبل الميلاد ، ولا تزال بعض اثار هذه المدن قائمة حتى الآن وهذا هو أحد الفروق بينهما وبين المدن الباكزة فى العالم القديم ، وكان اقليم توتوها كان Toetihuacan فى وادى مكسيكو واحدا من مواطن هذه الحضارات ، وكان هذا الاقليم يغطى مساحة ١١ ميلا مربعا (حوالى ٢٩ كيلو مترا مربعا) وتمارس فيه أنشطة تجارية فعلية تجعل بعض مدنه من طراز مدن الأسواق .

ونخات كيزكو Cuzco هى المركز التجارى لامبراطورية الانكا وتعنى كلمة « كيزكو » فى لغة الكيتشوا التى كانت مستخدمة « السرة » لأن أصحاب امبراطورية الانكا كانوا يعتقدون أن عاصمتهم تقع فى

(١) جمال حمدان ، جغرافية المدن ، الطبعة الأولى ص ٨٢ - ٨٦ .

(2) Niedergang . Marcel. The Twenty Latin Americans, Penguin, 1971 vol. 2, p. 92.

مركز العالم (١) . وقد ظلت قائمة حتى القرن السادس عشر حين وصل
الاسبان (٢) . اما حضاره المايا فقد ازدهرت من القرن الرابع حتى
الغزو الاسبانى وفامت مدنها على أسس تجارية ومنها مدن شيشين اتزا
Chichen Itza والوكسمال Uxmal وتيكال Tikal وكان من أهم
خصائص تلك المدن أن مبانيها متناثرة جدا فوق رقعة مساحية كبيرة تختلط
فيها المدن بالقرى ، ومع ذلك فإن مركز المدينة كان فى غاية الوضوح
لوجود نصب هائل فيه ، وكان مركز مدينة تيكال يغطى مساحة ميل مربع
(أكثر من كيلو مترين مربعين ونصف) ويوجد به خمسة أهرامات مدرجة
كبيرة ، كما كانت توجد به معابد وأروقة وبهو للأعمدة ومرصد ، وكانت
المساكن فى المنطقة الوسطى من نوعية أرقى كثيرا من الواقعة فى المناطق
الخارجية بما يوحي بأنها كانت مخصصة لرجال الدين وكهنة المعابد .

وقد اقيمت بعض مدن الانكا فى القرن الرابع عشر الميلادى ، أى قبل
فدوم الغزو الاسبانى بقرنين من الزمان (١٥٢١ م) ولكن ذلك لا يعنى
أن حضارة الانكا ترجع لهذا التاريخ ، فان بعض المصادر ترجع حضارتهم
الى ما قبل الميلاد بالفى عام (١) .

وكان أصحاب هذه الحضارة الهندية الأمريكية قد بلغوا درجة متقدمة
من المعرفة فى العمارة وفى الفنون والفلك وكانت لهم طرق تشابه الطرق
الرومانية الشهيرة ، كما كانت مدنها تتمتع بالحكم الذاتى الذى يتشابه فى
كثير من جوانبه مع ما كان قائما فى أثينا أو اسبرطة ، ومع ذلك فقد
كانت وسائل الانتفال بين هذه المدن صعبة مما حال دون قيام تبادل
تجارى بينها (٢) .

(1) King . Leslie J. and Golledge, R. G., op cit. . p. 30.

(2) Niedergang , op. cit., p. 235.

(3) Ibid, p. 293.

الفصل الثالث

« المدن قبل انتشار الصناعة »

درجت كثير من المؤلفات التاريخية والجغرافية على الحديث عن « مدن العصور الوسطى » وكذلك عن « مدن النهضة والباروك » ، ولكن مؤلفات أخرى تفضل استخدام مصطلح آخر هو مدن ما قبل عصر الصناعة ، على أساس أن استخدام مصطلح العصور الوسطى يرتبط أساسا بمرحلة مضت من التاريخ الأوروبي قبل أن ندخل أوروبا في العصور الحديثة ، كما أن هذا التقسيم للتاريخ ، ليس صالحا تماما لنظيره عالميا ، وخاصة إذا كان عصر النهضة متما للعصور الوسطى ، وربما يبرر بطور الشعوب الأوروبية الحضارى والسياسى هذا التقسيم ، ولكن بقية أجزاء العالم لم تمر به ، وعلى سبيل المثال فإن العصور الوسطى الأوروبية بدأت بما يعرف «بالعصور المظلمة» والتي بدأت مع انهيار الامبراطورية الرومانية وأقول الغرب الى حين ، ومرور قرون طويلة من التدهور الحضارى ، ولكن هذه الفترة بذاتها كانت شيئا مختلفا فى العالم الاسلامى الذى شهد عصر الازدهار وبناء الدولة الاسلامية ، وكان لذلك اثره فى مجال العمران ، فعلى حين تدهورت المدن الأوروبية فى تلك الفترة ، نجد أن المدن فى العالم الاسلامى قد تضاعفت فى أعدادها ، وتم انشاء مدن جديدة وتطوير كثير من المدن التى كانت قائمة ، وقد استمر ذلك تقريبا حتى نهاية القرن الرابع عشر الميلادى حين بدأت الآلة تنعكس .

ويرى « جدعون شوبيرج G. Sjöberg » فى كتابه الذى يحمل عنوان « مدينة ما قبل الصناعة » ، والذى يعتبر تطورا لمقال للكاتب نشره من قبل ، يرى أن ثمة كثيرا من أوجه الشبه بين مدن ما قبل الصناعة فى

بنائها الحضري أو الاجتماعي ، سواء كانت هذه المدن فى أوروبا أو الهند أو الصين أو أى مكان آخر . على حين تختلف هذه المدن بوضوح عن المدن الصناعية الحديثة (١) .

ويعنى رأى 'شوبيرج' أن استخدام مصطلح مدن ما قبل الصناعة ، يسمح باستخدامه لوصف المدن حتى فى المجتمعات المعاصرة التى لم تلعب الصناعة دورا رئيسيا فى اقتصادها بعد ، ومن ثم فإن مدنها تشبه مدن أوروبا العصور الوسطى قبل الانقلاب الصناعى ، وقبل أن تنتشر الصناعة فى المدن ، ومع ذلك ، فإنه ينبغى أن نلاحظ أن هذا التعميم قد تترتب عليه مفارقات فى الدراسات التفصيلية ، لأن المجتمعات ليست نسخا مكررة ، حتى وإن كانت تمر فى مرحلة حضارية متقاربة ، ويصدق ذلك على التفصيلات الدقيقة ، وعلى سبيل المثال فإن مدن أوروبا العصور الوسطى تختلف فى صورتها العامة كثيرا عن مدن أفريقية المدارية التى لم تتأثر بالصناعة بعد .

والمدينة ظاهرة حضارية يصعب فصلها عن المستوى الحضارى العام الذى نمر به الشعوب ، وهى تكون فى العادة تعبيرا صادقا عن المرحلة الحضارية ، إلا إذا استثنينا من ذلك المدن التى أنشأتها قوى أجنبية وافدة ، فهذه المدن ليست أكثر من شتلة منقولة من بيئة أخرى وليست نتاجا محليا ، وفى مدن العصور الوسطى الأوروبية ، نجد أن مرحلة الاقطاع التى سادت معظم أوروبا ، تركت بصماتها واضحة على المدن ، فقد كان النبلاء وسادة الاقطاع يحكمون أقاليمهم وسيطرون عليها ويديرونها من الفلاع والحصون التى أنشأوها ، والتى تطورت لتصبح مدنا فيما بعد حين اتسع العمران من حولها ، ولكن أجزاء العالم الأخرى التى لم تمر بمرحلة الاقطاع ، أو بمعنى أدق ، فإن الدول التى شهدت قيام حكم مركزى بها منذ عصر بعيد ، لم تشهد تطورا مدنيا مماثلا ،

(1) Sjoberg , Gideon , The Preindustrial City : past and Present, The Free Press, Glencoe, 1960, pp. 4 - 5.

وقد عرفت مصر الحكومة المركزية فى نهاية الالف الرابعة قبل الميلاد حين توحدت عام ٣٢٠٠ ق م . ولعلها لم تتعرض لمرحلة سببية بالاقطاع الا فى العهد المملوكى ، ومع ذلك فان الممالك لم ينشئوا مدنا جديدة ، وانما اقاموا فى المدن القائمة فعلا ، حتى انتهت دولتهم ، وعادت لمصر حكومتها المركزية فى عهد محمد على . وربما يكون عدم تاتر مصر بالاقطاع المملوكى نابعا من أن الممالك كانوا أقلية وافدة ، وكانوا أفرادا لا يشكلون أسرا اقطاعية كما هو الحال فى أوروبا . ومعنى ذلك أن الحكم المركزى وسلطة الدول الموحدة تؤدى الى نمو العاصمة بدرجة واضحة ، بينما تبقى غيرها من المدن أقل مرتبة ، أما فى ظل الاقطاع ، فان كل مدينة يتخذها النبيل أو السيد الاقطاعى ، تعتبر منافسة لغيرها أو مناظرة لها ، وأمام كل منها فرصة للنمو مع غيرها من مدن الاقطاع .

وحين خرجت أوروبا من عصر الاقطاع ، ظهرت فئة جديدة الى جانب النبلاء من ملاك الأراضي ، وهى فئة التجار الذين حققوا لانفسهم ثروات كبيرة من التجارة الخارجية ، وبدأت نتائج الاحتكاك الحضارى بين الشرق والغرب تظهر نتائجها فى النهضة الأوروبية التى صاحبها تحول تكنولوجى يعتمد على مصادر جديدة للطاقة المحركة بدلا من الجهد البشرى أو الحيوانى ، ومن أمثلة ذلك قوة الرياح والمياه ، والوفود فى صورة الخشاب ثم فحم بعد ذلك . وفى تلك الفترة أدت الحروب الصليبية الى احتكاك أوروبا بالشرق ، ثم تلى ذلك كشف طريق رأس الرجاء الصالح وانهاى تجارة كثيرة من الأقطار العربية والإسلامية ، التى كانت ثروتها تعتمد على الوساطة التجارية بين عالم المحيط الهندى وعالم البحر المتوسط . وأوروبا . وحل تجار المدن الايطالية وبخاصة جنوة والبندقية وفلورنسا ، ثم التجار الاسبان والبرتغاليون محل التجار المسلمين ، ثم تكونت الشركات الاحتكارية الكبرى التى كونها الأوروبيون للتجارة مع الهند وأندونيسيا وجنوب شرقى آسيا ، وبدأت مرحلة الاستعمار الغربى للعالم القديم ثم الهجرات الأوروبية الى العالم الجديد بعد كشفه ونقل بذرة المدن اليه ،

وكان استنزاف تروات آسيا وأفريقيا لصالح الشعوب الأوروبية من أكبر عوامل ازدهار المدن الأوروبية ثم الأمريكية ، بينما بدأت المدن العربية والإسلامية في التدهور ، ومعها المدن الأفريقية والآسيوية عموماً لهذا فإنه من الضروري دراسة المدينة الأوروبية في عصر ما قبل الصناعة منفصلة عن بقية أجزاء العالم القديم ، أما مدن العالم الجديد التي كانت قد بدأت في الظهور فقد مرت بتطور مستقل .

المدينة الإسلامية والعربية :

يرى « ماكس فيبر » أن مجتمع المدينة بمعناه الكامل ، لم يتحقق إلا في الغرب ، وأن وجوده في بعض أجزاء من سورية ولبنان والعراق ، ليس سوى استثناء ، ثم يقرر أن المدينة بمعناها الكامل لا بد من أن تتوفر لها خمسة مقومات هي :

- ١ - الحصون الدفاعية .
- ٢ - الأسواق .
- ٣ - محكمة خاصة وقانون خاص ومستقل نسبياً على الأقل .
- ٤ - قدر من الترابط أو المشاركة .
- ٥ - حكومة ذاتية وإدارة مستقلة جزئياً عن طريق الانتخاب من بين السكان (١) .

تم بخلص فيبر من ذلك بأن المدينة بمعناها الفعلية قامت في أوروبا دون آسيا وأفريقية ، وأن وجودها في بعض أجزاء الشرق الأوسط كان جزئياً ولفترات محدودة ، ومع ذلك فإن فكرته هذه متناقضة مع ما يذكره

(1) Weber. Max, The City, Translated by Don Martindale and Gertrud Neuwirth, The Free Press, New York 1966, pp. 80 - 91 .

فى كتابه بعد ذلك عن أن الاشراف فى مكة كانوا يختارون زعيمهم ، وأن كل حى فى المدينة الاسلامية كان يدار بصورة شبه مستقلة بواسطة كبار السن ، وأن الحاكم لم يكن يستطيع أن يتدخل فى اجراءات التقاضى (١) .

اما الحصون الدفاعية فكانت معلما رئيسيا للمدن الاسلامية ، بل أن كثيرا من هذه المدن قامت اصلا كمعسكرات وقلاع فى مطلع الفتح الاسلامى ، وكانت تحمل أسماء موحية بهذا المعنى مثل « العسكر » وهى احدى مراحل تطور القاهرة واما الأسواق فلا تزال منها بقية فى معظم المدن العربية والاسلامية ممثلة فى « الخانات » وأحياء « القيسرية » و « القصبة » التى توجد فى كثير جدا من تلك المدن ، وخاصة مدن التبادل التجارى الكبرى على طريق القوافل وفى الواحات .

بل أن الأسواق فى المدن العربية كانت تمتاز بالانحصار ، حيث تتجاور فيها الحرف والانشطة المتجانسة ، وتتباعد الصناعات والأنشطة المتنافرة التى يخشى من بعضها على بعض ، فالى جانب أسواق الاقمشة والثياب توجد دكاكين الرفائين ، بينما تبعد حوانيت الخبازين والطباخين والحدادين عن دكاكين العطارين والبزازين اتقاء لخطر انتقال النار .

واذا كان المناخ فى معظم المدن العربية والاسلامية قد أدى الى وجود السقائف لحماية البضائع والمستترين من الحرارة ، فقد كانت تحظر أحيانا اذا ما ترتب على وجودها ضرر بالنسبة للمشتريين كان تؤدى قلة الضوء الى عدم التحقق من نوعيه السلعة وجودتها او ألوانها أحيانا كما هو الحال بالنسبة للاقمشة (٢) .

(1) Ibid, pp. 86 - 97.

(٢) عبد العال الشامى ، مدن الدلتا فى العصر العربى من الفتح العربى الى الفتح العثمانى ، رسالة دكتوراه مقدمة الى كلية الآداب بجامعة القاهرة ، غير منشورة ، ١٩٧٧ ، ص ٨٧ - ٨٩ .

وفيما يتعلق بالقانون ، فقد كانت الشريعة الاسلامية تطبق فى كل مكان ، سواء فى الريف أو المدينة ، وهى بذلك لا يمكن أن تكون وفقا على المدن ، وإن كانت المذاهب الدينية تمثل بفاص ينبع كل مذهب منها فى المحاكم ، وأما الترابط والمشاركة ، فهما أمران عامان فى الاسلام وليسوا وفقا على المدينة وحدها .

وفى فترة الفجوة العربية كانت المدن التى أنشأها المسلمون بقع وسط محيط من الريف الوثنى أو المسيحى ، ولكن ما أن تحولت الشعوب الى الاسلام حتى انتهت التناقضات بين المدن والريف ، وعلى سبيل المثال . فقد ظلت المدن التى أنشأها المسلمون فى شمال افريقية مدنا عربية السكان ، بينما ظل الريف وفقا على البربر حتى دخلوا فى الاسلام ، وكذلك فى طبرستان كانت المدن مراكز للتجارة والادارة المسلمة ، بينما كان غير المسلمين من الرعاة يسكنون الريف حتى دخلوا فى الاسلام (١) .

والواقع أن ذلك يرتبط بأن المسلمين الذين قاموا بالفتح ، كانوا جنودا وفقهاء ، وفى بداية الأمر كانوا مضطرين الى الحياة فى معسكرات ، وكانوا فاتحين بين أقوام لم يدخلوا فى الاسلام بعد . وكانوا ذكورا فقط ولهم مهمة واضحة ومحددة وهى فتح الأرض ونشر الاسلام . لذلك لم يكونوا يرغبون فى الاختلاط بغيرهم ، أو المشاركة فى مباحج الحياة فى الأراضى المفتوحة ، ولكن هذه المعسكرات ما لبثت أن تحولت الى مدن ، وأصبحت ذات شأن هام فيما بعد ، مثل الكوفة والبصرة والفسطاط والفيروان ، وعندئذ بدأ التكامل بينها وبين الريف يتحقق .

وعلى الرغم من أن المدن التى أنشأها المسلمون فى بداية فتوحاتهم ، كانت لها الصفة الحربية ، مما ظهر اثره على تخطيطها ، إلا أن تلك المدن

(1) Lapidus Ira M., Muslim Cities and Islamic Societies, in Lapidus, I., ed., Middle Eastern Cities, Univ. of California Press, Berkeley, 1969, p. 57.

ما لبث أن ظهرت فيها خصائص حضرية ، حين بدأت الأفكار التخطيطية تعرف طريقها الى تلك المدن ومن ذلك أن البصرة قد قسمت الى خطط للقبائل ، وامتاز « المربد » وهو أكبر شوارعها بانساعه عن بقية الشوارع ، فكان اتساعه ٦٠ ذراعا (٣٢ مترا تقريبا) (١) على حين لم يزد اتساع بقية الشوارع عن عشرين ذراعا ، وكانت تخرج من تلك الشوارع أزقة أقل اتساعا ، يصل اتساع الزقاق منها الى سبعة أذرع . وكانت لكل خطة راحة واسعة تمثل ميدانها الرئيسي ، وتوجد بها مرابط الخيل والمقابر ، وفد عمل تخطيط مماثل للكوفة ، وكانت شوارعها بمقتضاه تصل في عرضها الى عشرين ذراعا ، ويصل اتساع الأزقة الى تسعة أذرع وكان المسجد الجامع يتوسط الكوفة وتتفرع عنده شوارع كثيرة (٢) ، كشأن بقية المدن الإسلامية التي كان المسجد الجامع مركز حياتها وبنائها .

ومع ذلك ، فإن « المدينة الإسلامية » تعبير فضفاض ، وذلك لأن الطابع المحلى كان يميز كل جزء من أجزاء العالم الإسلامي ، ولا يرجع هذا الطابع المحلى الى عامل قومي يقدر ما يرجع الى تباين المناخ والتربية والتراث الحضارى ونظم التجارة بين مختلف أجزاء العالم الإسلامي الواسع ، ويمكن بصفة عامة أن نقسم العالم الإسلامي الى أقسام متميزة ، فالقسم الغربى شهد تراثا لكل من اليونان والرومان ، ونأثر بوقوعه بين عالم البحر المتوسط والصحراء ، وثمة قسم شرفى ، يمكن أن نميز فيه تراث الحضارات الإيرانية والهندية . وفى داخل هذه الأقسام الكبيرة يمكن الوصول الى تقسيمات فرعية فمدن وادى النيل لها طابع يختلف عن مدن شمال افريقية والشام (٣) .

(١) عبد العال الشامى ، المصدر السابق ، ص ٦١ .

(٢) كان الذراع يستخدم كوحدة قياس فى العصر العربى ، وهو يتفاوت بين حوالى ٤٦ سنتيمترا للذراع الأصيل أو الشرعى وحوالى ٦١.٥ سم للذراع الهاتسمى الذى يعرف أيضا بالذراع المرسلة أو الذراع المامونى .

(٣) Hourani , A. H., The Islamic City in the Light of Recent Research, in Hourani, A. H., and Stren, M., eds., **The Islamic City**, Oxford, 1970, p. 11.

وكانت الشوارع ضيقة فى المدن العربية والاسلامية ، كما كان الحال فى المدن الاوروبية فى العصور الوسطى ، ولكن أسباب هذه الوحدة المظاهرية كانت متباينة ، رغم أنها انعكاس للمناخ فى الحالىين ، وفى المدن الأوروبية كان فى ضيق الشوارع حماية من رياح الشتاء الباردة ونفيل من المساحة المعرضة للأوجال عغب سقوط المطر ، وفى جنوب أوروبا المدفء كان ذلك للوقاية من المطر شاء ومن وهج الشمس صيفا ، أما فى المدن العربية ، فكان ضيق الشوارع وسيلة للوقاية من حرارة الشمس ولزياده الظل وبخاصة فى الصيف ، كما كانت للشوارع التجارية سقائف تقى الدكاكين من الشمس والمطر معا ، ولم تكن للشوارع فى المدن العربية أهمية كبيرة بالنسبة لتوفير الضوء والهواء ، وذلك لأن هندسة المباني الداخلية كانت تخصص منطقة مكشوفة فى وسط المنزل وهى الصحن او الحديقة (أحياء) . وتطل على الصحن غرف المنزل الداخلية فتسفل الهواء النقى وتتجنب هواء الطريق بما فيه من أتربة وروائح غير مسنحة صحيا ، ورغم ذلك ، فقد كانت شوارع المدن الاسلامية تخضع للمحتسب الذى يتعرف عليها ويرافب فيامها بوظيفتها الرئيسية كطرق يسلكها الناس ، وكان يجمع اقامة أى بناء بعنرض الشوارع حتى لو كان البناء الذى يتسبب فى ذلك مسجدا ، وبغض النظر عن اتساع الشارع كما كان يمنع وجود بروضات واضحة فى المباني تؤبر فى سعة الطريق ، أو اقامة مصاطب تؤدى الى تقليل اتساعه ومضايقه المارة ، وكان يأمر بمنع شغل الطريق ، ويأمر بازالة مخلفات المطر والطين ، ويمنع القصابين من الذبح فى الشوارع ، بل كان يأمر بازالة المباني المتداعية والآيلة للسقوط (١) ويمثل ذلك كله أسسا فى تخطيط المدن العربية والاسلامية ، كما يعتبر من بواكير ادارة المدن والحكم المحلى بالمفهوم الحديث .

ويرى « سوفاجيه » أن ما يطلق عليه « المدينة الاسلامية » ليس سوى المدينة اليونانية أو الرومانية التى سبقتها ، وأن أحداث بعض التغيير

(١) عبد العال الشامى ، المصدر السابق ، ص ٧٠ - ٧٣ .

للتلازم المدينة مع نظام الاسلام ، لا يؤدي الى اكتسابها صفة جديدة ، فقد ظلت المدن محافظة بحالتها السابقة ، وان كانت المساجد قد حلت محل المعابد او الكنائس ، أو اقيمت فوق الآجورا ، تم ما لبثت الحوانيت والمساكن ان رحفت على الشوارع وحين انهارت الخلافة فقدت المدينة طابعها كوحدة عضويه ، واصبح السكان يعيشون في أحياء تغلب عليها الروابط العرفية أو الدينية (١) .

والواقع ان رأى سوفاجيه متعسف الى حد ما ، فليست كل المدن الاسلامية وريثة لمدن سبقتها ، ولكن المسلمين انتشروا مدنا في مناطق لم يصل اليها اليونان أو الرومان ، كما ان التنازع الحضارى ليس وفقا على المدن التي فتحها الاسلام فمن الطبيعى عندما يتحول شعب من الشعوب من عقيدة الى أخرى ، أن تتحول دور عبادتهم الى العقيدة الجديدة وهى بعض الأحيان نجد تنابعا للفكر الدينى والعقائد فى بقعة واحدة ، ففى معبد الأقصر ، وهو مركز لعبادات مصرية قديمة لجا الرهبان واقاموا كنيسة فى العصر الرومانى ، تم مسجد أبو الحجاج فى البقعة ذاتها ، بينما بقيت معالم واثار الديانات المصرية القديمة ثم المسيحية دون أن يدركها النخرىب أو التدمير .

وأما الافتقار الى الوحدة العضوية فى المدينة الاسلامية ، بعد انهيار الخلافة بمعنى وجود السكان فى أحياء تغلب عليها الروابط العرقية أو المذهبية ، مثل القطائع و «الخطاط» التى ظهرت فى المدن الاسلامية ، فان هذه تنظيمات اجتماعية ، لا يحدث وجودها بالضرورة انهيارا للوحدة العضوية ، وخصوصا عندما يرتبط هذا التنظيم الاجتماعى بنحوص وظيفى ، بل ان كثيرا من مدن ما قبل الصناعة فى العالم قد امتازت بوجود أحياء عزلة سلالية ، وبوجود تركيب طبقي للمجتمع نادرا ما كان يسمح بوجود الحراك الاجتماعى Social Mobility وكانت الاسرة الكبيرة التى تضم عدیدا من الأقارب الذين يسكنون فى منزل واحد هى الغالبة

(1) Houroni A. H., op cit., pp. 15 - 13 .

فى السكن المدنى ، كما أن « شوبيرج » يلاحظ أن هذه المدن ممتاز بوجود تفرقة حادة بين الذكور والاناث ، حيث يتمتع الذكور بالسيطرة ، والتطور الاقتصادى رهن بنحكم أرباب الحرف والطوائف أو النفابات فيما بعد ، وتسيطر الطبقة العليا على الحياة السياسية وتتحكم فى مناصب الحكم ، ويعتمد الحكام على العرف ، وأحكامهم مطلقة ، وثمة وضوح فى الترتيب الطبقي للسكان خصوصا فى التعليم والنشاط الدينى الذى له شأن كبير فى جوانب الحياة اليومية لسكان المدينة (١) . ويلاحظ أن المدن الاسلامية كانت أفضل حالا فى كثير من الجوانب من غيرها من المدن التى تحدث عنها شوبيرج . كما أن بعض مدن العالم الكبرى حاليا ، توجد بها بعض تلك الملامح ففى بعض المدن الأمريكية يعيس الصينيون فى احياء خاصة بهم China town ، وكذلك الزوج الذين لهم احياء من اشهرها حى هارلم فى نيويورك ، وهذه الأحياء ليست أحياء عزلة كاملة مثل حارات اليهود النى يمكن اعتبارها مثلا للافتقار الى التجانس والوحدة العضوية بين السكان وبين سكانها وغيرهم من سكان المدينة كلها .

ويلاحظ أن المدن الأولى التى أنشأها المسلمون كانت تختار مواقع ومواضع من نمط خاص ، فالمواقع جميعا ، كان من الضرورى أن تكون حاکمة للطرق وملتقى لها ويسنوى فى ذلك توفر هذه الخاصية فى مدن السهول أو مدن الانتقال الطبغرافى بين السهل والصحراء ، أو بين البر والبحر أو بين الأودية والجبال ، أو على ضفاف الأنهار . وعند انشاء كل من الكوفة والبصرة كان الموقع يمثل تلاقى شط العرب براس الخليج العربى ، الى جانب تلاقى الطرف البرية بين شمال العراق وجنوبه وتلك التى تتجه غربا الى شبه الجزيرة العربية والشام وفى حالة الفسطاط ، كانت خاصية تلاقى الطرق (العقدية أحيانا) Nodality تتمثل فى أن الوادى والدلتا يلتقيان عند رأس الدلتا بالطرق الصحراوية التى تقطع الصحراء الشرقية وتصل خليج السويس بالنيل وعبر النيل بالطرق الموجهة الى شمال افريقية ، وحين انشئت الجزيرة أصبحت توأما مدنيا عبر النهر .

(1) Sjoberg, G., op., cit., pp. 321 - 328.

أما من حيث المواضع فعلى الرغم من أن المدن سابقة الذكر تقع كلها على الأنهار ، فإن ثمة أمرا هاما وهو تحاشي عبور النهر ، فهذه المدن تقع على ناحية البر المتجهة صوب شبه الجزيرة العربية ، وقد جاء في وصية الخليفة عمر بن الخطاب لفائده في فتح مصر عمرو بن العاص « لا أحب أن تنزل المسلمين منزلا يحول الماء بيني وبينهم في سناء ولا صيف » (١) ويرى البعض أن هذا كان السبب في أن حول عمرو عاصمة مصر من الاسكندرية الى الفسطاط . ولكن ذلك يرتبط أيضا بأن الدولة الاسلامية في تلك الفترة لم تكن قد عرفت البحرية على أى مستوى بعد ، لهذا كانت تخشى البحر والنهر ، ومع ذلك ففي تجارب الغزوات الاسلامية ما كان يدفع بالمسلمين الى عدم الابتعاد عن مصادر المياه اللازمة للشرب حتى لا يحاصر المسلمون ونحجب عنهم المياه ، ولذلك كانت المواضع الأولى لهذه المدن قريبة من الماء وان لم تعبر الأنهار . كما أن وجود هذه المدن في مواضع تمكنها من الاتصال البرى بشبه الجزيرة ، كان يمكن الجيوش الاسلامية من طلب المدد حين يتطلب الأمر ذلك ، وهو ما حدث حين استطاع حصن بابلليون ان يقاوم جيش عمرو واضطر لطلب المدد الذي مكنه من اسقاط الحصن ثم توجه بعد ذلك الى الاسكندرية واتمام فتح مصر .

وعلى الرغم من البدايات المتواضعة للمدن الاسلامية . فانها ما لبثت ان ازدهرت وفاقت المدن التي سبقتها عمرا ووجودا ، في الحجم مساحة وسكانا ، وهذا يدل على توفيق في اختيار مواقع تلك المدن ومواقعها . وحين انشئت كل من البصرة عام ١٦ هـ والكوفة عام ١٨ هـ والفسطاط عام ٢١ هـ والقيروان عام ٥٠ هـ لم تكن أى منها أكثر من عدد من الخيام والأكواخ التي بنيت من اعواد البوص والقصب ، ثم من اللبن فيما بعد ، وكان ارتفاع مساكن اللبن لا يزيد عن طابق واحد في بداية الأمر ، وكان ثمة نهى عن بناء مساكن مرتفعة ، وتذكر بعض المصادر التاريخية أن

(١) محمد عبد الله عنان ، مصر الاسلامية وتاريخ الخطط المصرية ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ١٩٣١ ، ص ١٢ .

ال خليفة أمر عمرو بن العاص بهدم بناء مرتفع بناه احد الجنود المسلمين(١) ، وكانت حجة الخليفة فى ذلك هى ان هذا البناء المرتفع يمكن صاحبه من الاطلاع على احوال جيرانه ، ولما كان الاسلام يحترم خصوصية الفرد ، فقد جاء هذا الامر من الخليفة . ولكن حين توسعت الدولة الاسلامية وتوطدت اركانها ، بنيت المساكن فى مدنها بالآجر ، وتعددت المرافق الحضرية فى تلك المدن ، ويلاحظ ذلك من بقايا آثار الفسباط التى لا تزال قائمة حتى الآن ، وهى توحى بوجود نظام لتوزيع المياه على السكان .

ومن الاضافات الطيبة لهندسة البناء العربى والاسلامى ، هذه المواءمة بين التقاليد والقيم الروحية من ناحية ، وظروف البيئة وبخاصة المناخ من ناحية اخرى ، وفى هذا الصدد فان الفناء الداخلى أو الصحن المكشوف الذى كان يتوسط البيت العربى ، كان مصدرا للضوء والهواء لحجرات المنزل الداخلية ، كما كانت ربة البيت تقوم فيه باعمالها بعيدا عن عيون الآخرين ، وكان يمثل ملعبا ومرتعا للأطفال وقد انتشر الفناء فى اسبانيا مع الفتح الاسلامى ، ولا يزال يوجد فى بعض البيوت حتى الآن ، يطلق عليه *Patio* ، بل ان الاسبان قد نقلوه الى العالم الجديد .

كما ابتكر المصريون فى هندسة البناء الداخلى ما يعرف « بالملاقف » وهى منافذ للتهوية فى اعلى المنازل ، تعتمد على تلقى الرياح الشمالية اللطيفة واسقاطها من فتحات علوية فى المباني لتهبط الى القاعات والايوانات وكأنها طريقة من طرق تكييف الهواء ، وكانت هذه الملاقف تتخلل الجدران الخلفية للايوانات فى ابنية المدارس والمساجد ، وتوجد بها حواجز تعمل على توجيه الهواء الى الأماكن المطلوب تهويتها من غرف أو ايوانات . أما الشرفات والنوافذ الخارجية فقد غطيت بالمشربيات

(١) ويدعى خارجة بن حذافة ، انظر سيده اسماعيل كاشف ، مصر فى فجر الاسلام من الفتح العربى الى قيام الدولة الطولونية ، دار الفكر العربى ، القاهرة ، ١٩٤٧ ، ص ٢٤٦ .

الخشبية التى تضى جمالا وزينة على المنازل من الخارج ، ويمكن النساء من مراقبة الطريق دون أن يراهن المارة (١) . ولا نزال بقايا هذه المشربيات أو « الرواتن » توجد فى الأحياء القديمة من مدن العالم الاسلامى جميعا ، وبعض المشربيات الخشبية تمثل قطعا من الهندسة والفن ويمكن مقارنتها بالزخارف الجمالية فى طراز الباروك فى العمارة الأوروبية الذى ظهر فى القرنين السادس عشر والسابع عشر .

وفى مدينة الكويت القديمة كان يوجد ما يقابل الملاقف فى المدن المصرية ، وقد أملت ذلك ظروف المناخ القاسية وبخاصة ارتفاع درجة الحرارة المصحوب أما بالرياح المحملة بالغبار والتراب (الطوس) وأما بالرطوبة النسبية المرتفعة . لذلك كانت الغرف ترود فى بعض الأحيان بفتحة تصل ما بين السقف وأرضية الغرف ، وتؤدى هذه الفتحة الى انسياب هواء باره نسبيا ، وكانت هذه الفتحات نعرف باسم « باجدير » . كما كانت الغرف تسقف بنوع من الحصير الذى يثبت فوق أخشاب السقف ، وكان المسكن ينجح الى الداخل حيث لا توجد نوافذ تطل على الخارج ، بل كانت النوافذ تطل على الفناء الداخلى للمسكن (٢) .

وحين نمت كل من القاهرة وبغداد ، كمدن اسلامية كبرى ، فقد أدى النمو فيهما الى أن التحمت فى كل منهما أكثر من نواة عمرانية ، كانت كل نواة منها تمثل محلة أو معسكرا حربيا نمت حوله محلة عمرانية مستقلة فى البداية ، فبغداد ، مدينة السلام ، تحيط بها الحربية فى الشمال والكرخ ذات الصبغة التجارية فى الجنوب تقابل الرصافة عبر دجلة ، ومن هنا تشبه أحيانا بالمداخن الساسائية فهى مدينة المدن . وقد بدأ تخطيط بغداد فى عام ١٤٥ هـ (٧٦٢ م) على شكل دائرة تخترقها الشوارع ويتوسطها المسجد الجامع وقصر الخليفة (المنصور) والدواوين

(١) عبد العال الشامى ، المصدر السابق ، ص ٧٥ - ٧٧ .

(٢) عبد الرسول موسى ، التطور العمرانى والتخطيط فى الكويت ، كاظمة ، الكويت ، ١٩٨١ ، ص ٣٠ .

ويحيط بها سور عليه أبواب وأبراج . أما الكرخ ، فقد نشأت خارج باب الكوفة ، ثم أنشأ المهدي بن منصور فصرا له فى شرق دجلة ، وبجانبه جامع كبير ، وما لبثت الرصافة ان ازدادت مساحة وبنى حولها سور ضخّم تتخلله البوابات أيضا .

أما القاهرة فقد أنشأها جوهر الصلى عام ٣٥٨ هـ (٩٦٩ م) وبدأت أيضا كمعسكر لجيوش الفاطميين ، وأقيمت حولها الأسوار التى تتخللها أبواب ثمانية أهمها باب الفتوح وباب زويلة ويصل بينهما طريق رئيسى هو « بين القصرين » . وقد قسمت مثل المدن التى سبقتها الى أخطاط وحارات خصصت كل منها لاحدى القبائل وأما الجامع الرئيسى وهو الجامع الأزهر فقد تم إنشاؤه فى عام ٣٦١ هـ . تم ما لبثت القاهرة ان التحمت بالفسطاط . وحين أنشأ صلاح الدين قلعته بدأت القاهرة تأخذ شكلها كمدينة كبرى . والواقع ان ظاهرة التحام المدن وازدواج المدن التوائت أمر نجده فى كثير من الأقطار الاسلامية ، وخاصة فى مصر والعراق وإيران ، وكان لكل قسم مساجده وأسواقه ، بل ان ضواحي المدن الايرانية كانت لها أسوارها الخاصة التى تقوم الى جانب القلعة الرئيسية التى تميز المدينة الأكبر حجما ، وثمة أكثر من سبب لظاهرة المدن التوائت او المدن الملتحمة فى العالم الاسلامى . فهى قد تكون نتاجا طبيعيا للكثافة السكانية المرتفعة ، وبعضها أنشأه المسلمون بعد الفتح كضواحي عسكرية ، الى جانب المدن الوطنية التى كانت قائمة فى الأوطان التى فتحها المسلمون ، ولم يكن سكانها قد دخلوا فى الاسلام (١) .

وكان يسكن فى المدن الاسلامية الى جانب الجنود ورجال الادارة والعلماء والتجار وأرباب الحرف ، سكان يحترفون الزراعة ، والى جانبهم كانت توجد فئات سكانية انتقلت الى تلك المدن طمعا فى فرص حياة أفضل . وثمة ملاحظة هامة هنا ، وهى أن التفرقة بين المدينة والقرية لم تكن حاسمة من الناحية الوظيفية أو المظهرية ، ولذلك فان بعض القرى

(1) Lapidus, I. M., op. cit., pp. 61 - 93.

كانت تتوافر لها ملامح مدنية ، ففي خراسان كانت القرى الواقعة على طرق القوافل تخصص اجزاء منها لنجوم عليها الحانات والدكاكين والأسواق الدائمة ، بل كان فى بعضها صناعات مثل الغزل والنسيج وما يرتبط بهما من أنشطة ، كما كانت فى بعض القرى فى مصر وظيفة قضائية (محاكم الخط) تجعل منها محلات مركزية ، هذا الى جانب أن قرى كثيره كانت توجد بها منشآت مدنية مثل الحمامات والأسواق والمساجد الجامعة التى تقام فيها صلاة الجمعة والواقع أن هذه القرى ليست وقفا على قطر واحد من الأقطار الاسلامية ، ولكنها كانت تنتشر فى كل أرجاء العالم الاسلامى تقريبا ، فقد كانت موجودة فى وادى النيل والدلتا فى مصر ، وكانت توجد فى الشام فى غوطة دمشق ، كما كانت توجد فى كثير من اجزاء فلسطين وجبال خوارزم وواحات بخارى وسمرقند (١) .

هذا ، وقد امتد أثر المسلمين فى انشاء المدن الى أوروبا حين فتحوا الاندلس فى عام ٧١١ الميلادى ، ولا تزال آثار العمارة الاسلامية الرائعة باقية فى بعض مدن أسبانيا الى اليوم ، وخاصة فى قرطبة وغرناطة ، ونوجد معظم المدن الاسلامية فى جنوب أسبانيا ووسطها ، أما شمال أسبانيا ، فقد كان تأثره بالفن الاسلامى والعمارة العربيه قليلا ، وبينما كانت المدن الجنوبية بعمارتها وتخطيطها شيئا فريدا فى أوروبا فى ذلك الوقت ، فان المدن الشمالية لم تكن سوى قلاع حربية وحصون دفاعية اقامها الاسبان الذين كانوا يقاومون الفتح الاسلامى ومنها مدن اقليم فشتالة . Castile

وكما كان المسجد الجامع فى المشرق العربى محور الحياة والنشاط فى المدينة الاسلامية ، فقد كان كذلك فى أسبانيا المسلمة . وكانوا يبدأون بإنشائه قبل أى بناء آخر عند تأسيسهم للمدن الاسلامية ، وما يلبث العمران أن ينمو حول المسجد بالدور ومختلف الابنية ، أما بالنسبة للمدن المفتوحة

(1) Ibid pp. 65 - 67.

فقد كان المسلمون يكتفون بمساركة النصارى فى كنائسهم بتحويل جزء منها الى مسجد مثلما حدث فى فرطبة فى بداية الامر (١) .

وقد ظل المسجد الجامع الذى تفام فيه صلاة الجمعة ، حتى القرن العاشر الميلادى (الثالث الهجرى) هو المعلم الرئيسى الذى يميز المدييه عن القرية ، ولكن نمو المدن ادى الى انتشار المساجد النى تقام بهسا صلاة الجمعة ، ومع ذلك فقد كان بعض الفقهاء يعارضون وجود أكثر من مسجد جامع لصلاة الجمعة مثلما حدث فى فاراب Farab وبخارى (٢)

وبعد ، فقد كان للاسلام دور حاسم فى تطور المدن حتى ان اول عاصمة فى الاسلام حملت اسم « المدينة » وغيّرت اسمها القديم « يثرب » وكان للمسلمين دور هام فى نشر فكرة المدينة ، ولكن لا تزال ثمة حاجة ماسة الى الدراسات المفصلة حتى ننضح صورة المدينة الاسلامية للاقطار ذات الثقافات المختلفة ، منذ الفتح الاسلامى حتى العصر الحديث .

٢ - المدينة الاوروبية :

وندرس المدينة الاوروبية فى عصر ما قبل الصناعة ، فيما يدرسه آخرون تحت عنوان مدن العصور الوسطى ، ومدن النهضة والباروك . وكلاهما مرحلتان سبقتا انتشار الصناعة على نطاق واسع ، والتى حدثت نتيجة لما يطلق عليه عادة « الانقلاب الصناعى » .

وتبدأ العصور الوسطى الاوروبية بما يطلق عليه المؤرخون « العصور المظلمة » وهى تمتد بطول خمسة قرون ، من القرن الخامس الى

(١) السيد عبد العزيز سالم ، تاريخ المسلمين واثارهم فى الاندلس ، دار المعارف ، القاهرة ، ١٩٦٢ ، ص ص ٣٧٥ - ٣٧٧ .

(2) Lapidus, I. M., op. cit. pp. 71 - 72.

القرن العاشر الميلادى ففى تلك الفترة الطويلة سقطت بفايا الدولة الرومانية ، وأصبحت أوروبا تعيش حالة من التخلف والركود وهى فترة انهيار المدن ، ففى ذلك القرن أصبحت كثير من المدن مجرد أطلال ومأوى للهربان ، وربما تكون كل قيمة المدن فى تلك الفترة وحتى مطلع القرن الحادى عشر ، هى ان أسوارها كانت نجعل الفلاح يشعر بالامن اذا انتقل الى الحياة داخلها(١) .

وفى القرن الحادى عشر ، بدأت المدن تظهر وتنتشر فى أوروبا مرة أخرى ، نتيجة لظهور التجارة ، ففى ذلك القرن بدأت فى الظهور فى المدن الأوروبية ، جماعات التجار المتجولين الذين يعبرون القارة كلها ، اعتمادا على الحماية التى يوفرها لهم النبلاء والحكام ، فى مقابل حصول الأخيرين على ما يحتاجون اليه فى قصورهم من سلع كمالية ، كما ظهرت المعارض والأسواق الدولية ، التى كان ينتقل إليها التجار من كل مكان ، وقد أسهمت بعض هذه المعارض فى ظهور الجامعات مثل كامبريدج كما أن نمو بعض المدن فى جنوب أوروبا ، وبخاصة مدن فينيسيا (البندقية) وميلان كان نتيجة مباشرة لتجارة هذه المدن مع الشرق ، فى الوقت الذى كانت تجرى فيه الحروب الصليبية . وقد بلغ سكان كل منهما فى القرن الثالث عشر قرابة ١٠٠.٠٠٠ نسمة وكانتا من أكبر المدن الأوروبية(٢) .

وفى تلك الفترة ، بدأت حقوق سكان المدن فى حكم أنفسهم حكما ذاتيا ، وبدأت تظهر المراسيم الخاصة بقيام المدن فى بعض الدول الأوروبية ، وكان من أوائل الدساتير التى ظهرت ما منحه لويس السادس (١١٠٨ - ١١٣٧ م) لمدينة لور Lorres فى وادى اللوار الأعلى ، فقد نص المرسوم الملكى على أن لكل من يسكن المدينة منزلا وقطعة أرض بايجار محدد ، وأن من يعيش بالمدينة سنة كاملة ويوما واحدا يصبح

(1) Taylor , G., op. cit., p. 139.

(2) Ibid, pp. 139 - 140.

حرا . كما أعفى سكانها من بعض الحقوق الاقطاعية مثل الخدمة العسكرية أو العمل سخرة ، وأصبح من غير الجائز ان يحاكم سكانها خارج مدينتهم ولكنهم يخضعون لاجراءات معينة فى التقاضى ، ويدفعون غرامات أو يمشون عقوبات على الوجه المبين فى قانون المدينة بالتحديد . وقد أخذت كثير من المدن بهذا الدستور ، وفى انجلترا منح هنرى الاول (١١٠٠ - ١١٣٥) نفس الحقوق تقريبا لسكان مدينة نيوكاسل ، واعطاهم حق شراء الاراضى وبيعها واحتكارهم لتجارة المدينة (١) .

وحين أخذت المسيحية فى الانتشار فى أوروبا ، نتج عن ذلك انشاء الاسقفيات ، وبالتالي بناء الكنائس والكاتدرائيات التى ارتبطت بالمدينة منذ البداية ، كما ان النقابات التى انشأها التجار والصناع ، اتخذت من المدن مقارا لها ، وفى شمال أوروبا كانت جماعات الهانسا ذات اثر فى ذلك بينما نشطت دويلات المدن فى حوض البحر المتوسط بتاثير التجارة أيضا ، وقد أدى ذلك الى تزايد أهمية الموانى ، وخاصة حين بدأت الطرق المحيطية فى الظهور فى القرن الخامس عشر .

واذا كانت نقابات المهن والتجار المتجولون ، قد أثروا فى نمو المدن الأوروبية بعد فترة الركود المدنى ، فانهما قد مثلا عبئا على نمو تلك المدن فيما بعد ، فسعت الصناعة للتحرر من النقابات لتزدهر بعيدا عن القيود كما حدث فى سهل الفلاندرز ، كما أن التاجر المتجول الذى أسهم فى قيام المعارض والاسواق المؤقتة ، انتهى دوره حين بدأت الدكاكين والمؤسسات التجارية فى الظهور بصفة دائمة ، وفى بعض الدول - مثل السويد - صدر قرار ملكى يقضى بمنع التجار المتجولين من ممارسة التجارة فى المدن ، لتصبح وقفا على المؤسسات الثابتة فيها ، وأدى ذلك

(1) Dickinson, R. E., The Growth of The Historic City, in Mayer H, and Kohn, eds., pp. 69 - 72.

الى أن اصبحت المدن أسواقا دائمة للمنتجات وليست أسواقا مؤقتة
أو دورية (١) .

ويوضح أثر الكنيسة والتجارة في مدن العصور الوسطى الأوروبية ،
أن كلا من الكاتدرائية والسوق كانا يحتلان مركز المدينة ويمثلان قلبها
الروحي والمادي ، ولكن أثر الكنيسة ما لبث أن ضعف ، وأصبح مجرد
أثر في عمارة المدن . ولعب في تطور مدن العصور عاملان آخران هما
البلاط وتطور المدفعية ، وقد أثر هذان العاملان كثيرا في أنماط المدن ،
فقد كانت أسوار المدن تقاوم المدافع حين كانت الأخيرة بدائية ، ولكن قرب
نهاية القرن الخامس عشر (١٤٨٠) أصبحت قذائف المدفعية تصنع من
حديد الزهر الذي يخترق الاسوار ، واضطر المهندسون الى تعديل شكل
الاسوار ، فتغير شكلها التقليدي من دائرة كانت تطوق المنطقة المبنية
في المدينة ، الى شكل النجمة ، وتوجد على أطراف تلك النجمة قلاع
قوية ، وبذلك تصبح القلاع كأنها مراكز متقدمة للدفاع عن المدينة
ضد هجمات المدفعية ، وقد حدث هذا التطور في القرن السادس عشر ،
ومن أمثلته سور مدينة نيس Nice بجنوب فرنسا (٢) .

ولكن التطور في المدن الأوروبية لم يكن وقفا على نهاياتها الخارجية
أو أسوارها فقد حدثت تطورات في الهندسة الداخلية وعمارة المباني
في نفس الفترة تقريبا ، ففي القرن الخامس عشر بدا استخدام الزجاج
في النوافذ ، وكذلك بدأت مواقد النار والمداخن - بقصد التدفئة - تنتشر
على الرغم من أن كثيرا من المنازل الأوروبية كانت لا تزال تبنى من
الخشاب ، في حين كان استخدام الاحجار مقصورا على المباني الهامة ،

(1) Ibid, pp. 73 - 78 .

(2) Taylor, G., op. cit., p. 159.

وكانت كثير من عمليات الطهى تتم فى اهران عامة ، كما كانت معظم المساكن خالية من الحمامات ، أما الشوارع فلم تكن لها خطة منتظمة (١) .

وفى القرن السابع عشر أصبحت بعض منازل مدينة لندن تتمتع للمرة الاولى بحياه نصلها عن طريق الانابيب ، كما تم اخذ بعض اجراءات الوقاية من اخطار الحريق . ومع ذلك فقد كانت المدن الاوروبية لا تزال متخلفة فى كثير من اوجه النظافة والاحوال الصحية (٢) .

وحين آذنت العصور الوسطى الاوروبية بالانتهاء ، بدأت ملامح عصر النهضة والباروك يظهر فى المدن الاوروبية ، وفى مطلع تلك الفترة بدأ نفوذ الدولة يقوى ، ويذوى سلطان الكنيسة ، وبدلاً من مركز المدينه العديمه الذى يوجد وسط الكتلة السكنية ويجمع كلاً من الكاتدرائية والسوق وهاعه أو دار النقابه ، بدأ القصر يظهر فى المدينة ، وأصبح الامير قمة الهرم الاجتماعى ، وانتقل القصر من مركز المدينة الداخلى ليصبح بدايه للمدينة ومقدمه لها ، وفى مدينة كارلسروه Karlsruhe تم تخطيط القصر وبنائه اولاً ، ثم اسست المدينة فظهرت كما لو كانت ملحقة بمبنى الامير ، وفى تلك المرحلة بدأ ظهور الراسمالية التى لم تكن تهتم بانشاء مدن جديدة بقدر ما تعنى بتطوير المدن القائمة بالفعل ، لتكون تلك المدن مراكز للادارة ، ومعرا لرعوس الاموال وهنا لعب الموقع أثراً كبيراً فى أن بعض المدن نمت بدرجة اكبر من غيرها ، وازداد عدد سكانها . وبدأت ملامح هيرارخية مدنيه فى الظهور ، كما بدأت المدن تتخصص وظيفياً ، ويظهر تخطيط المدن الذى تشرف عليه الدولة (١) .

(1) Ibid, p. 140.

(2) Johnson, J. H., op. cit., p. 10.

(3) Gutkind, E., A., op. cit., pp. 26 - 31.

ومن المظاهر الرئيسية لمدن الباروك ، شوارعها الواسعة *avenues* التي ظهرت كاستجابة تخطيطية لظهور المركبات بوفرة ، وتسهيلا لحركة الجنود فى العواصم التي نمت كثيرا ، وأصبح الجنود يمثلون نسبة كبيرة من بين سكانها (ويفدر ان ربع سكان برلين فى عام ١٧٤٠ كانوا من الجنود) . كما بدأت الاحياء السكنية تعكس التركيب الاجتماعى والاقتصادى للسكان ، فاصبح هناك احياء خاصة ومميزة للاعيان والموسرين ، واحياء أخرى للفقراء ، وبعبارة أخرى ظهرت احياء الفصور *maisons* فى مقابل الاحياء المتدهورة *Slums* . كما بدأت الشوارع المستقيمة فى الظهور ، واختفت الازقة المقفلة *cul - de - sacs* التي كانت صفة سائدة فى مدن العصور الوسطى المبكرة .

ومن أوائل مدن الباروك فى أوروبا ، مدينة فرساي *Versailles* وهى تقع على بعد حوالى ١٥ كيلو مترا جنوب غرب باريس ، وتمثل الآن منتزها ومقرا يفصده السائحون لزيارة قصورها ومتاحفها التى نزرخ بالفن الباروكى ، وحدائقها الجميلة المنسقة ، وقد بدأت فرساي فى الظهور كقلعة للصيد فى عام ١٦٢٤ ، ثم انتشأ لويس الرابع عشر بها قصر التريانون والحدائق الفسيحة فيما بين أعوام ١٦٦٨ و ١٦٨٢ ، ويمكن لعصر فرساي ان يتسع لعشرة آلاف شخص ، وطول واجهته الرئيسية ٥٧٨ مترا أما الحدائق ، فيبلغ طول ضلعها اكثر من ثلاثة كيلو مترات ويطل القصر على الحدائق بزوايا فائقة ، كما توجد بحيرة على شكل صليب طولها ١٢٥ كم وتتقابل الى الغرب منها ثمانية طرق . وقد أصبحت فرساي مثالا يحتذى فى تخطيط المدن فيما بعد ، حيث تجمع شوارعها وقصورها كثيرا من الاشكال الهندسية . وقد حولت قصور فرساي الى متاحف ، وعقد بها مؤتمر السلام بعد الحرب العالمية الاولى ، ولكن أهميتها لنا هنا هى فى انها بداية لظهور تخطيط المدن ، لانها كانت من أوائل المدن التى وضعت لها خطة قبل البدء فى بنائها (١) .

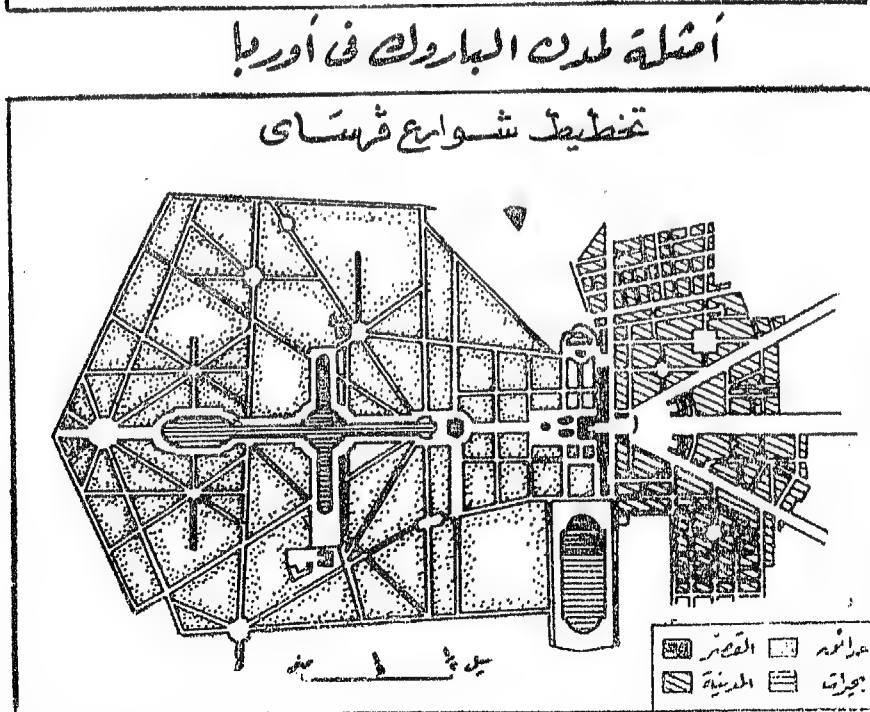
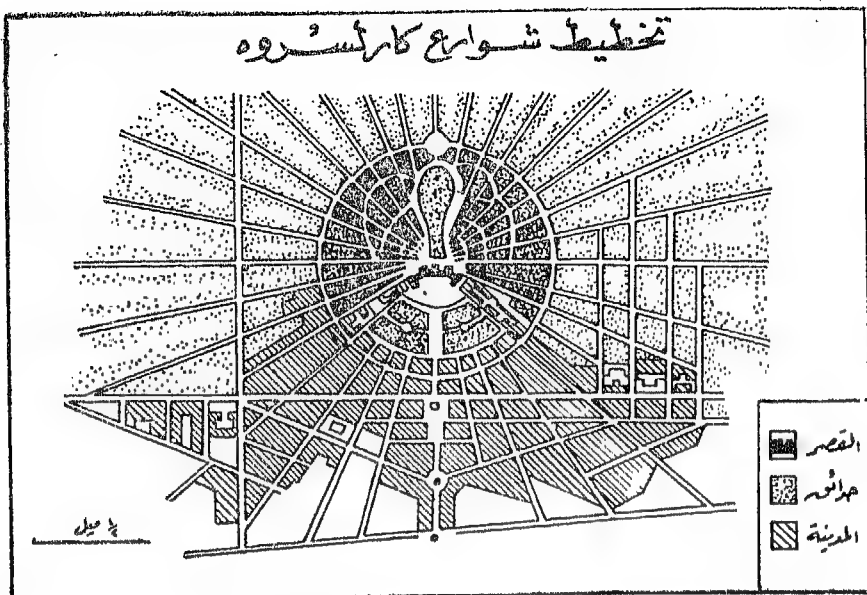
(1) Taylor. G., op. cit. p. 163.

أما مدينة كارلسروه ، فقد أقيمت لتكون مقرا لدوق بادن الكبير فى عام ١٧٥٠ وتخرج شوارعها على شكل مروحة تتفرع أمام قلعة الدوق ، وعددها ٣٦ شارعا ، وقد روعى فى هندسة الشوارع تجنب التقاطعات المركزية ، وتشغل مربعات المساكن أقل من نصف مساحة المدينة . وأمام قصر الدوق توجد ادارات الحكم وقاعات الفنون (١) (انظر الشكل رقم ٣) .

ومن المدن التى ظهرت فيها بدايات التخطيط ، مدينة مانهايم Mannheim (فى المانيا الغربية حاليا) ، وقد بدأت عملية تخطيطها فى القرن الثامن عشر ، وكان ذلك فى شكل تحديد ارتفاعات المباني واتجاهاتها ، وعدد الطوابق وارتفاع كل طابق ، وعمق المبسى ، وشكل الاسقف ، ومواقع الابواب الامامية واحجامها وشكل النوافذ ومساحتها ، كما حظر عمل أى زخارف خارجية فى واجهات المباني حتى يصبح الشارع كله كما لو كان بيتا واحدا . وفى انجلترا اتخذ تخطيط المدن مظهرين أولهما وجود المناطق المكشوفة أو المفتوحة كأحد الاستخدامات فى المدن ، وثانيهما توحيد الطراز المعماري فى شارع بأكمله ، وهو ما نجد بعضا من آثاره حتى اليوم فى كثير من المدن البريطانية .

وقد بدأ الاهتمام بالشوارع فى داخل المدن الفرنسية ، ثم تلتها المدن الالمانية ، وفى العصور الوسطى كان الشارع مجرد ممر للمشاة ، ولكن ظهور المركبات واستخدام الاثرياء لها ، أدى الى ضرورة توسعة الشوارع ، والعمل على استقامة هذه الشوارع بدلا من المنعطفات الكثيرة التى كانت تتخللها ، وبدأت الميادين الصغيرة تظهر فى نقاط تقاطع الشوارع الرئيسية ثم بدأ تجميل هذه الميادين بالنافورات والمسلات ، وبدأت الدكاكين تظهر فى واجهات المباني حين انفصل المسكن عن المتجر أو مكان العمل ، وتعددت الدكاكين والاسواق فى المدينة ، ثم ظهرت الواجهات الزجاجية والدكاكين المتخصصة فى السلع كالاقمشة والاحذية ، وأدى ذلك

(1) Taylor. G., op. cit. p. 163.



شكل رقم (٣)

بعد فترة الى بدء ظاهرة الرحلة اليومية للعمل ، خاصة حين اتسعت المدن فبدأت المركبات تكثُر في شوارعها ، وفي الفترة ذاتها بدأت المناطق الخضراء تصبح ضرورة في المدن ، وبعد أن كانت حدائق القصور التي تقع على اطراف المدينة هي الصورة الشائعة في القرن السابع عشر ، بدأ تشجير الشوارع والبيادين في القرن الثامن عشر ، وبذلك بدأت الاشجار تحل محل الاسوار في خارج المدن ، ثم اخذت الخضرة تغزو قلب المدن ، وخاصة حين بدأت الحدائق الخاصة تظهر الى جاب الحدائق العامة (١) .

وهكذا بدأت ملامح المدن في التغير حتى حدث في أسلوب الانتاج ما أدى الى ظهور ثورة مدنية جديدة ، وكان ذلك حين انتشرت الصناعة على نطاق واسع .

(١) Gutkind, op. cit., pp. 26 - 38.

الفصل الرابع

مدينة اليوم

مدينة اليوم ، اوالمدينة المعاصرة ، ليست بلا جذور ، وليست نبأ جديدا لم يكن قائما بالامس ، فمعظم مدن اليوم هى مدن الامس ، ولكن بعض ملامحها تغيرت ، وكان التغير فى بعضها يتمثل فى مزيد من التطور والتنظيم الذى يؤدى الى جعلها مدنا أجمل مما كانت عليه بالامس ، واكثر اداء لوظائفها المختلفة ، والمنرايدة فى الدرجة والعدد . وفى مدن اخرى أدى هذا التغير الى ظهور ملامح التسيخوخة بأمراضها المستعصية ، فأصبحت اقل قدرة على القيام بوظائفها ، وأصبحت السكنى فيها مصدرا مستمرا للازعاج والازمات والمشكلات التى يتعرض لها السكان فى حياتهم اليومية .

والى جانب المدن التى تمثل استمرارا للامس ، فثمة مدن جديدة ترتبط بالصناعة ، ولم تكن تلك المدن شيئا مذكورا قبل ان يحدث الانقلاب الصناعى ، وما صحبه من الانتاج الواسع للسلع ، وقد أضافت الصناعة على خريطة العالم عدة آلاف من المدن التى تطور بعضها عن فرى او محلات عمرانية صغيرة ، الى جانب اخرى انشئت انشاءا جديدا ، وهنا تدخلت عوامل كثيرة فى انتخاب مواقع المدن الصناعية ، ولعل اكبر ارتباط بين مواقع تلك المدن الجديدة هو ما يتعلق بالعوامل الجيولوجية ، مثل مدن الفحم فى بريطانيا أو الولايات المتحدة ، ومدن التعدين فى كل اجزاء العالم ، فمدن التعدين والبتترول امثلة على محلات حضرية حديثة النشأة ولم يكن لکنير منها وجود بالامس القريب .

وكثيرا ما يعيش الماضى والحاضر جنبا الى جنب فى مدينة اليوم ، قمصر القديمة وريثة الفسطاط النى مر على انشائها أكثر من الف عام ،

لا تبعد عن المعادى الحديثة التى نم يصل عمرها الى قرن ، سوى دوانف قليلة بالقطار أو بالسيارة • والاهرام التى تقف شامخة منذ اربعة الاف عام يوصل اليها شارع الاهرام الذى لم نكتمل صورته النهائية بعد ، من حيث امتداد العمران على جانبيه ، ولا يزال يشهد نمو عمرانيا كل يوم • بل ان كلا من المعادى ومصر الجديدة ، وهما ضاحيتان حديثتان من نتاج نمو القاهرة فى القرن العشرين ، قد شهدتا عمراننا قديما جدا يرجع الى العصور الحجرية فى فجر التاريخ المصرى ، وليست مواقع تلك الحصارا القديمة بعيدة عن تلك الضواحي الحديثة •

ولا تزال كثير من معالم الماضى تقف اليوم اثرا فى مدننا ، محتلة نفس اماكنها اقدمية ، ومن حولها تنمو المدن المعاصرة فعمود السوارى والمسرح الرومانى ما يزالان فى قلب الاسكندرية ، ومعابد بعلبك والافصر ، وبرج لندن ما زالت قائمة حتى اليوم ، ولا يزال الكولوسيوم Colosseum قائما فى روما كواحد من أعظم الانجازات المعمارية الرومانية ، ومن قبله لا يزال الاكروبوليس يشرف على اثينا كما كان فى الماضى ناما ، وفى باريس لا تزال بعض الاحياء القديمة باقية حتى اليوم ، ولا يمكن الوصول اليها الا بصعود عشرات من الدرجات السلمية ، وغير بعيد منها توجد محطات مترو الانفاق التى تمر تحت الكتلة السكنية ، كما ان قلعة صلاح الدين لا تزال تشرف على القاهرة ، وما تزال طابية قايتباى قائمة فى الاسكندرية ، بل أن شارع المال فى نيويورك وهو من أهم شوارع العالم المالية ويدعى Wall Street (حرفيا شارع السور) وهى تسمية تعكس الحجم الذى كانت عليه هذه المدينة الكبرى فى القرن السابع عشر حين كان يشغل مكانه سور فى ذلك الوقت •

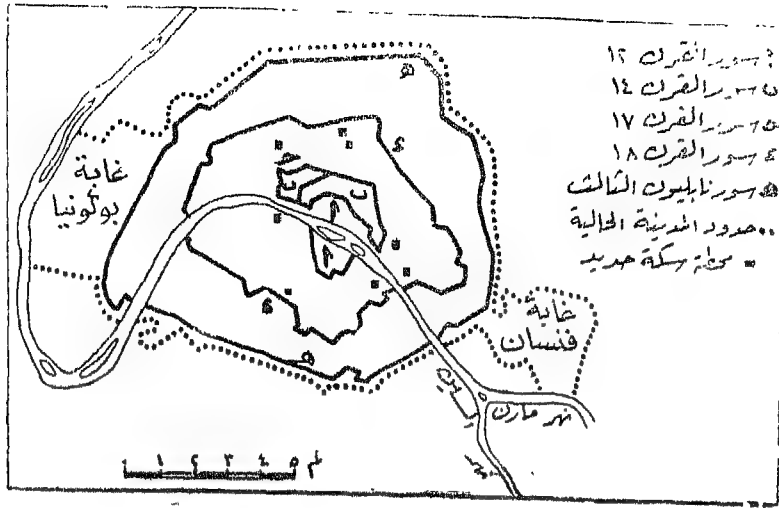
وفى كثير من المدن بقيت أسماء بعض المعالم الجغرافية ، رغم ان هذه المعالم نفسها قد اختلفت من تلك المدن ، ففي القاهرة وحدها نجد شارع «الخليج» المصرى (١) وشارع «الترعة» البولاقية و « قنطرة الدكة »

(١) شارع بور سعيد حاليا •

و « بركة » الفيل ، وفى جدة «حارة برة» التى كانت تقع خارج أسوار جدة ، وحارة « السبيل » التى اخذت اسمها من سبيل توزيع المياه مجانا عندما مدت مياه العين العزيزية الى جدة . وهكذا نجد أن مسميات كثيره نى معظم المدن اختفت وظف الاسماء وحدها شاهدا على الماضى .

وحين دخلت كثير من المدن الى العصر الحديث ، كانت مدنا مسورة ، ويستوى فى ذلك مدن العالم القديم كله تقريبا ، بل ان بعض مدن العالم الجديد قد اقيمت حولها الاسوار فى المراحل الاولى من انشائها ، ولكن تلك الاسوار لم تعمر طويلا . وكانت الاسوار أحزمة حجرية ضاغطة، تحد من نمو المدن فى الماضى ، وقد اقتضى الامر فى بعض الاحيان ضرورة انشاء اسوار جديدة ، حول المدن كلما كانت تنمو وتتوسع ، ويؤدى هذا النمو الى هدم الاسوار القديمة وابتلاعها فى عملية النمو ، وقد حدث هذا فى القسطنطينية فى عهد الامبراطور جستنيان ، كما حدث مرات متعددة لمدينة باريس بين القرنين الثانى والثامن عشر ، حيث أدى نموها الى هدم السور القديم وانشاء سور حديث اوسع قطرا ، وتكرر هذا الامر خمس مرات كان آخرها هو السور الذى انشاه لويس السادس عشر فى اواخر القرن الثامن عشر ، ويظهر ذلك من الخريطة (شكل رقم ٤) عن تطور اسوار باريس .

والواقع ان اسوار المدن لم تكن حواجز مادية ملموسة فقط ، ولكنها كانت تمثل أيضا حواجز رمزية تجعل سكانها يشعرون باحساس يختلف عن سكان القرى المحيطة بهم والتى لا توجد من حولها أسوار ، وحين دخلت المدن فى عصرها الحديث ، وهدمت أسوارها ، تعرضت للنمو بمعدلات هائلة لم يسبق حدودها فى ظل الاسوار ، وتختلف مرحلة هدم الاسوار من مدينة الى أخرى ، فقد بقيت بعض المدن مسورة حتى منتصف القرن العشرين (الرياض والكويت وجدة وصنعاء) ولكن حتى فى تلك المدن التى تأخر هدم أسوارها ، نجد أن النمو قد انطلق لدرجة جعلت الجزء القديم الذى كان مسورا من هذه المدن ، لا يشغل سوى رفعة صغيرة على خرائط تلك المدن الآن ولا يزال هذا الجزء القديم فى كثير



أسوان مدينة باربع

شكل رقم (٤)

صغيرة على خرائط تلك المدن الآن ولا يزال هذا الجزء القديم في كثير من المدن المعاصرة يمثل مشكلات تخطيطية كبيرة ، وخاصة في مدن الدول النامية والمنخفضة ، وفي قارة آسيا وأفريقية على نحو خاص وبدرجة أكبر مما يوجد في أمريكا اللاتينية ، لأن الأجزاء القديمة من المدن الأفريقية الآسيوية أعلى كثافة من غيرها وأقل مستوى من حيث السكن والخدمات ، وشوارعها أكثر ضيقا وتعرجا وأقل اتساعا وأكثر حركة وازدحاما .

وقبل عصر الصناعة والاعتماد على الانتاج الواسع في انتاج مواد البناء مثل القرميد ، أو قبل شيوع استخدام الآلات في البناء ، واستعمال الاسمنت والخرسانة والحديد في الاسقف والاعمدة ، قبل ذلك كان لكل مبنى شخصية وطرارز كما كان لكل مدينة - تقريبا - طابعها الخاص . ولكن معظم ذلك اختفى غالبا وكل ما بقى هو بعض الملامح من المباني أو الأحياء على أحسن الأحوال ويمكن لتلك البقايا أن تعكس طابعا معماريا وطرارزا تظهر فيه بعض الملامح الجمالية ، أما القاعدة السائدة فهي المباني

النمطية المتشابهة التي توجد في مدن العالم المعاصرة كلها تقريبا دون
فوارق واضحة تعكس أثر البيئة أو الطابع الثقافي المحلي .

كما أدى التطور التكنولوجي الى أن أصبحت بعض المدن على الافل ،
نأخذ في نموها وامتدادها بعدا جديدا ، واختفى المسطح كدلالة وحيدة
على النمو والامتداد حين لم يعد المنزل المكون من طابق واحد أو طابقين
هو القاعدة المنتشرة . وظهرت ناطحات السحاب Skyscrapers
في كثير من المدن ، وأصبحت توجد الى جانبها انفاق تحت السطح يتحرك
فيها الناس والقطارات كما توجد في بعض المدن مواصلات معلقة تشترك
مع ناطحات السحاب والانفاق في وجود أبعاد مختلفة لنمو المسكن
الحديثة التي أصبح لها حجم وليس مجرد مساحة ، وأصبح نمزها لا يتم
افقيا فقط ، بل رأسيا أيضا ، وفي بعض المسنويات الرأسية توجد وظائف
هامة وخصوصا الخدمات والمرافق مثل وسائل الانتقال تحت الارض
وشبكات المياه والصرف الصحي ، ولعل شبكات انفاق في مدينة مثل
لندن تنقل سكانا أكثر مما تنتقل وسائل المواصلات السطحية ، وبكفاءة
أكبر منها ، كما أنه كثيرا ما يقال بأن حركة السكان في مدينة مثل نيويورك
الى اعلى وأسفل لا تزيد في أطوالها وأهميتها عن حركتهم الى امام والى
الخلف .

وعلى الرغم من أن لانمو المدينة المعاصرة لم يعد وقفا على المحور
الافقي ، فان النمو الافقي للمدن في العصر الحديث قد اتسع الى درجة
لم يسبق لها مثيل ، وأصبح ثمة تباين واضح في خط المدن ، ففي المنطقة
الوسطى من المدينة التي تمثل قلب مدينة اليوم ومحور الحياة والحركة
النابض فيها ، توجد أعلى المباني وأكثرها ارتفاعا وتعددا في ادوار
ومن ملامح هذه المنطقة الوسطى أو المركزية أنها تجتذب أكبر قدر من
الاستثمارات سواء في البناء أو الاموال أو التجارة أو المؤسسات المختلفة ،
ويرتبط ذلك بأن المنطقة الوسطى ظلت حتى وقت قريب أكثر اجزاء
المدينة سهولة من حيث الوصول اليها سواء من احياء المدينة الداخلية

أو من خارج المدينة كلها ، وأصبح لامتكانيه الوصول *accessibility* هذه اثر بالغ فى اجتذاب الانشطة المختلفة الى وسط المدينة ، مما اثر بدوره فى ارتفاع تمن الاراضى بدرجة كبيرة فى المنطقة المركزية من المدن . ويرتبط ذلك بارتفاع العائد من الاستنمار نظرا لكثرة المترددين على قلب المدينة واتساع احتمالات الشراء أو الاستخدام ، ولهذا تركزت المتاجر والمؤسسات والبنوك والادارات الكبرى للشركات فى قلب المدينة الذى يعرف بحى الاعمال المركزى أو قلب المدينة التجارى *Central (C.B.D.) Business District* وتكاد الميزة الرئيسية التى ارتبطت بحى الاعمال المركزى طويلا وهى سهولة الاتصال ، تكاد أن تتلاشى من المدينة المعاصرة بتاثير الازدحام والاحتقان فى المواصلات الى المنطقة الوسطى التى تضخمت فيها المنشآت وتزايدت الحركة اليها ومنها ، وتكفى الإشارة الى صعوبة الحصول على سيارة تاكسى فى ميدان التحرير أو العبسة أو شارع ٢٦ يوليو فى القاهرة أو مقارنة حركة سير المشاة والمركبات فى محطة الرمل أو شارع صفية زغلول باسكندرية أو فى شارع اكسفورد أو البيكاديلى فى لندن أو سان ميشيل فى باريس بحركة المشاة والمركبات فى الشوارع التى تقع بعيدا عن قلب المدن المذكورة .

ويرتبط بالازدحام الهائل فى المنطقة الوسطى للمدينة المعاصرة ، كثرة السيارات التى تقف فى أماكن الانتظار ، ثم تضيق بها أماكن الانتظار فتقف فى الشوارع المخصصة للسير ، ويؤدى ذلك الى أن تضيق الشوارع وتزدحم بالسيارات فى كثير من شوارع المدن التى أصبح السير فيها فى اتجاه واحد . كما أن مدنا كثيرة لجأت الى وضع عدادات فى أماكن انتظار السيارات فى مركز المدينة ، خاصة فى الشوارع التى تزدحم بالحركة والنشاط ، وذلك حتى تتخذ سيارات العاملين فى مجالات الأنشطة المتعددة فى وسط المدينة ، أو المترددين عليها للتسويق أو الخدمات ، من هذه الشوارع أماكن دائمة للانتظار ، وقد طبق ذلك على معظم شوارع مدينة لندن منذ فترة طويلة ، وطبق أخيرا فى المنطقة الوسطى من القاهرة وفى

عواصم عربية أخرى مثل الكويت . وليست عدادات الانتظار وسيلة لجمع الإيرادات للدولة أو المدن ، بقدر ما هى وسيلة تنظيمية للحد من طول فترة انتظار السيارات ، ولهذا فإن الانتظار المسموح به يكون فى العادة لفترات قصيرة لا تتجاوز الساعة غالبا .

وعلى الرغم من التحسن الكبير الذى طرأ على وسائل النقل ، وخاصة السيارات ، فإن ذلك لم يؤد الى حركة أسرع فى داخل المدن ، فحركة السير اليوم فى نيويورك أبطأ مما كانت عليه فى عام ١٩٠٠ ، وكذلك الحال فى لندن ، حيث لا تتعدى ١٥ كيلو مترا فى الساعة غالبا ، وكثيرا ما يكون السير على الاقدام اسرع من استخدام وسائل النقل السطحية ، سواء السيارة أو المحافلة أو غيرها من المركبات ، ويصدق ذلك بالنسبة للمسافات القصيرة على نحو خاص ، وهذا امر يمثل تهديدا خطيرا لميزة سهولة الاتصال التى كانت تتمتع بها المنطقة المركزية فى المدن ، وقد عمدت بعض المؤسسات التجارية الكبرى فى مدينة مثل لندن ، الى انشاء فروع لها خارج أهم الشوارع المركزية وهو شارع اكسفورد ، وكذلك اصبحت للبنوك فروع فى كل منطقة وشارع تقريبا .

وادت صعوبة الوصول الى المنطقة الوسطى ، الى التفكير فى نقل بعض الوظائف من قلب المدينة الى اطرافها ، وكانت من أوائل الأنشطة التى انتقلت الى اطراف المدن ، أنشطة الصناعة ، وفى وسط المدينة يرتفع ثمن الارض كثيرا بالمقارنة مع الاطراف ، وكذلك فإن الامكانيات المرتبطة بالتوسع فى وسط المدينة محدودة للغاية ، وربما تكون مستحيلة ، وحركة المواد الخام ، والمواد المصنعة من الوسط الى الاطراف وبالعكس اصبحت بالغة الصعوبة ، كما أن كثيرا من المصانع تنتج كميات كبيرة من النفايات وتبعث بالأتربة والادخنة وأحيانا بالروائح الكريهة ، وأدى ذلك الى ضرورة نقل الصناعة الى الاطراف ، بل وبعيدا عن المنطقة المبنية أو الكتلة السكنية .

كما أن أنشطه أخرى من التى ارتبطت طويلا بقلب المدينة ، أخذت بهاجر هى الأخرى الى الأطراف ، وقد ظهر هذا حين أخذت الموتيلات Metes تحل محل الفنادق التى كان من الأمور المنعارف عليها ان تنشأ فى حى الأعمال المركزية ، وقد بدأ هذا الاتجاه فى الولايات المتحدة ، حين عجزت فنادق وسط المدينة عن توفير أماكن كافية لانتظار سيارات النزلاء ، فبنيت الموتيل الذى يخدم السيارة والمسافر معا . وفى معظم المدن الأمريكية توجد الموتيلات عند مداخل المدن وعلى مشارفها ، حيث سعر الاراضى أرخص ويسمح بالنوسج ، وقد انتقلت الفكرة الى بريطانيا وفيه اجزاء القارة الأوروبية ثم ما لبث الامر أن اجتذب هجرة المتاجر بعد الفنادق ، ففي أطراف المدن الأمريكية توجد متاجر واسعة كبيرة تتوفر لها أماكن لانتظار سيارات المسترئين وخاصة فى المناطق التى تقع بين ضاحيتين او مدينتين بحيث تخدم هذه المتاجر سكانهما معا . وما لبثت ان هاجرت وظائف أخرى الى الأطراف ، مثل دور السينما التى انتقل بعضها الى خارج حدود المدينة ، ونشأت دور للسينما خاصة بأصحاب السيارات والى جانبها تقوم المطاعم التى تخدم رواد النزهة والترفيه ، ومن شأن هذا الاتجاه ، اذا استمر ، أن يجذب كثيرا من الوظائف من المنطقة الوسطى الى الأطراف فى المدينة المعاصرة (١) . وهذا ما حدث فى القاهرة وغيرها من العواصم العربية التى انتقلت الى أطرافها وضواحيها بعض الأنشطة التى كانت فى المنطقة المركزية قبل ذلك .

وفى بعض المدن الكبرى ، وبخاصة العواصم مثل لندن ، باريس ، طوكيو وموسكو ، أو المدن العملاقة مثل نيويورك ، أدى التفكير المبكر نسبيا فى مشكلات الوصول الى قلب المدينة النابض ومحور الحركة الرئيسى فيها الى مد خطوط الأنفاق التى تسير فيها القطارات الكهربائية السريعة دون أن تعترضها العوائق التى تعترض المواصلات ووسائل النقل السطحية من تقاطعات طرق وإشارات مرور وما الى ذلك ، وترتب على

(1) Elmy Jones, op., cit. pp. 62 - 63.

تلك الخطوة سهولة الوصول من الضواحي البعيدة والاطراف الى قلب المدينة فى زمن قصير بالمقارنة مع استخدام طرق النقل السطحية وأدى ذلك بدوره الى نمو الضواحي حول هذه المدن التى تتمتع بمترو أو قطارات الانفاق ، والتى يستخدمها عدة ملايين من السكان يوميا فى بعض الاحيان للوصول من السكن الى العمل وبالعكس ، فى هذه الرحلة اليومية الى العمل Commuting

بل أن بعض المدن التى لم تشهد مثل هذا النوع من المواصلات الكهربائية السريعة التى نخترق شبكات تحت الارض ، يوجد بها محطات المسك الحديدية المكتسوفة سواء كانت مكهربة أو غير مكهربة ، وهذه القطارات ربما تكون أفل حركة وسرعة وتقاطرا من قطارات الانفاق ، الا أنها تسهم فى ربط وسط المدينة بالضواحي وتنقل مئات الالوف من السكان يوميا بين العمل والسكن وبالعكس . والقاهرة ليست بعيدة عنا كمثال ففيها خط كبرى الليمون الذى ينتهى الى عدد من الضواحي كالمطرية والمرج ، والى جانبه يوجد مترو مصر الجديدة . وتنتهى هذه الخطوط فى نقطتين من أهم مداخل القاهرة اثرا فيما يتعلق برحلة العمل وهى منطقة باب الحديد ، حيث محطة القاهرة الرئيسية . ومحطة كوبرى الليمون ، وغير بعيد منها توجد بداية مترو مصر الجديدة وموقف سيارات اتوبيس وتاكسى الاقاليم ، والنقطة الثانية هى باب اللوق حيث توجد بداية خط المعادى وحلوان (١) ، ومن الصعب فهم كثير من اوجه نمو القاهرة الجبرى دون الاشارة الى هذه الخطوط وأثرها فى ربط الضواحي بالمنطقة الوسطى وهو نفس الامر الذى نجده فى ربط كل من لندن وباريس وطوكيو وموسكو بامتداد خطوط مترو الانفاق ، بل أن هذه المدن الكبرى تتعدد بها أيضا

(١) تقرر الغاء محطة باب اللوق فى عام ١٩٨٤ نظرا لعمليات مترو الانفاق فى منطقتها . ونفذ ذلك فعلا . وفى عام ١٩٨٦ تقرر نقل مواقف الاتوبيس والسيارات من ميدان رمسيس الى منطقة الترجمان تمهيدا لتسغيل المرحلة الاولى من مترو انفاق القاهرة التى افيدحت فى سبتمبر ١٩٨٧ ، وبذلك أصبح بالامكان استخدام المترو من حلوان الى المرج .

محطات السكك الحديدية التي تنقل اليها يوميا ملايين الركاب ، وفى مدينة لندن توجد ثمانية محطات للسكك الحديدية تصل كلها الى داخل كتلتها السكنية وتربطها بكل انحاء جزيرة بريطانيا العظمى ، وفى باريس توجد ايضا ثمانية محطات للسكك الحديدية تربط العاصمة الفرنسية بكل اجزاء فرنسا بل وبقية الاقطار الاوروبية .

اتجاهات النمو فى مدينة اليوم :

ازدادت أهمية المدن كمسكن للانسان على حساب الريف فى العصر الحديث ، وخاصة بعد انتشار الصناعة وأصبح سكان المدن يشكلون نسبة كبيرة من سكان كل قطر فى العالم وان اختلفت هذه النسبة من قطر لآخر ، والواقع أن اصداء الصناعة أسهمت فى الأخرى فى ازدياد نسبة سكان المدن الى جملة السكان ومن هذه الاصداء : الطرق الجديدة وتقدم وسائل النقل والمواصلات وانتشار التجارة الى جانب عوامل سياسية أخرى مثل تبلور فكرة الدولة وظهور ترتيب وظيفى Hierarchy بين المدن الكبيرة والصغيرة ، وعلى الرغم من أن أعلى نسبة فى سكان المدن هى أكثر من ٨٥ ٪ ، وتوجد فى إنجلترا وويلز ، حيث يوصف المجتمع فيهما عادة بأنه مجتمع متمدن Urbanized Society فان كثيرا من الدول لا تزال نسبة سكان المدن فيها أقل من ذلك بكثير وبخاصة فى الدول النامية والمتخلفة ، كما أن درجة التمدن تختلف بين الاقطار المتقدمة وبعضها وبينها وبين الدول النامية .

ويمكن القول بأن نمو المدينة المعاصرة قد تبلور فى اتجاهين أساسيين ، قد يظهران معا فى المجتمع الواحد ، وقد يطغى احدهما على الآخر أو يسود . والاتجاه الاول هو الذى يمكن أن نعبر عنه بالاتجاه الى مركزية النمو متمثلا فى ظهور المدن الكبيرة والعملاقة وهى المدن المليونية والمجمعات الحضرية Conurbations وأقاليم المدن الكبرى مثل الميجالوبوليس Megalopolis أما الاتجاه الثانى فيمكن أن نطلق عليه الاتجاه التخطيطى أو الانتشار المدنى ، ويتمثل فى ظهور الضواحي المتخصصة ومدن الحقائق والبلدان الجديدة .

أولاً : النمو المركزى للمدن المعاصرة :

١ - المدن الميونية :

ظلت المدن الرئيسية طوال قرون كثيرة تتأثر فى نموها السكائى وامتداد مبانيها بتأمين ما يلزمها من استهلاك لغذاء السكان من ظهيرها المباشر فى معظم الاحوال . وكان تدفق المواد الخام على المدن محدودا قبل الثورة التى أصابت طرق النقل والمواصلات الدولية والاقليمية ، مما كان له اثره فى حدوث نمو مدنى هائل فى الاقطار التى شهدت بواكير الصناعة الواسعة . وقد تمثل هذا الاثر أول ما تمثل فى زيادة أحجام المدن القائمة بالفعل ، مما ترتب عليه اتساع الرقعة المبنية وتزايد سكان تلك المدن ، خاصة وأن الصناعات الثقيلة قد تتطلب اعدادا كبيرة من العمال ، وعلى سبيل المثال فان مصنع صهر الحديد والصلب وما يرتبط به من منشآت يعنى اضافة عدد من السكان يصل الى عشرة آلاف ما بين عمال واسر الأولئك العمال ، يضافون الى سكان المدينة التى يفام بها مثل ذلك المصنع (١) .

ونتيجة لذلك تزايد عدد المدن الكبيرة من فئة مائة ألف نسمة فأكثر ، وانتشرت فى كثير من الدول التى تطورت صناعيا . ويقدر أنه فى عام ١٨٠٠ كان يعيش فى مدن من طبقة مائة ألف نسمة فأكثر ١٥٦ مليون نسمة بنسبة تصل الى ١٧٪ من جملة سكان العالم فى ذلك الوقت ، وفى عام ١٨٥٠ ارتفع العدد الى ٢٧٥ مليون نسمة بنسبة ٢٣٪ من جملة سكان العالم ، ثم ارتفع العدد الى ٨٨٦ مليون نسمة بنسبة ٥٥٪ فى عام ١٩٠٠ ، وفى منتصف القرن الحالى ارتفع العدد الى ٣١٣٧ مليون بنسبة ١٣١٪ ثم الى ٥٠٩ ملايين نسمة بنسبة ١٩٩٪ فى عام ١٩٦٠ . وبطبيعة الحال تختلف تفصيلات قارات العالم واقطاره عن هذه النسب العامة . وفى عام ١٩٦٠ كانت القارة الآسيوية صاحبة أعلى رقم من المدن

(١) Boesch, H., op., cit., p. 250 .

من فته مائة ألف نسمة فأكثر ، ووصلت جملة سكان تلك المدن فى آسيا الى ٢٠٣٦ مليون نسمة بنسبة ١٢٣٪ من سكان القارة . وتانى اوروبا فى المرتبة الثانية بعدد جملته ١٨٩ مليون نسمة لسكان المدن من فته مائة ألف نسمة فأكثر ، يمثلون ٢٩٦٪ من جملة سكان القارة الاوروبية (حوالى ثلث سكان القارة) تم تاتى الأمريكتان بسكان جملتهم ١٦٩٩ مليون نسمة يشكلون ٤٢٪ من سكانهما ، فقارة افريقية بسكان مدن مائة الفية جملتهم ٢٠٤ مليون نسمة بنسبة ٨١٪ واخيرا الاقيانوسية ويعيش سبعة ملايين من سكانها فى مدن هذه الفئة بنسبة ٤٣٪ من جملة السكان (١) . ومعنى هذا ان أقل القارات من حيث العدد المطلق هى أعلى القارات من حيث النسبة المئوية وهو أمر ينبغى الانتباه له جيدا . وقد ازدادت بعض هذه المدن فى أحجامها كثيرا حتى وصل بعضها الى مرتبة المدن المليونية ، والتي يطلق عليها أحيانا « المدن المليونيرة » . وفى عام ١٩٥٠ يقدر أن المدن المليونية كانت ٨٠ مدينة ثم ازداد عدد تلك المدن فى عام ١٩٦٠ الى ١١٣ مدينة يسكنها ٢٨٥ مليون نسمة يشكلون قرابة ١٠٪ من سكان العالم فى ذلك الوقت وكان يوجد بالولايات المتحدة وحدها ٢٣ مدينة مليونية وفى بريطانيا سنة مدن مليونية . أما المدن التى يصل سكانها بـ ١٠٠٠٠٠ نسمة ومليون نسمة فكان يعيش بها سكان جملتهم ٣٠٥ مليون نسمة فى عام ١٩٦٠ الذى كان اجمالى سكان العالم فيه حوالى ٢٩٦٢ مليون نسمة . وفى عام ١٩٧٥ بلغت جملة سكان المدن المليونية أكثر من ٥٠٠ مليون نسمة يعيشون فى ١٨١ مدينة مليونية .

وقد بلغت بعض المدن العملاقة هذه ، احجاما بالغة الضخامة ، وأن يكن ثمة بعض الفروق عادة فى اعداد السكان حسب المصادر المختلفة ، نظرا لاختلاف الاهاس الاحصائى ، وهل يضم العدد سكان المدينة المركزية فقط أم أنه يشمل الضواحي والمدن الصغيرة المرتبطة بالمدينة الام . وقد اجتمعت لمدن لفترة طويلة صدر قائمة المدن المليونية كأضخم مدينة فى العالم ،

(1) Breese, Gerald, Urbanization in Newly Developing Countries, Prentice - Hall, 1966, p. 22.

ولكن ذلك ليس صحيحا الآن ، وفى عام ١٩٦٠ وصل عدد سكان نيويورك الكبرى الى ١٥ مليون ، وتليها طوكيو - يوكوهاما بسكان جملتهم ١١ مليون تقريبا ، ثم لندن بسكان عددهم ٨٢٥ مليون نسمة وموسكو بسكان عددهم ٧٥ مليون نسمة ، وتليها شنغهاي بسكان جملتهم سبعة ملايين وهى تتساوى بذلك مع نيكاجو ، وتليهما لوس أنجليوس بسكان عددهم ٦٧٥ مليون نسمة متساوية مع باريس ، ثم تاتى أوزاكا - كوبي Osaka - Kobe فى اليابان بسكان جملتهم ٦٥ مليون نسمة وبعدها بيونس آيرس بسكانها الذين يبلغون ستة ملايين وكلكتا بسكان جملتهم ٥٩ مليون ثم بومباى ٥٧٥ مليون ، أما القاهرة فقد بلغ عدد سكانها فى عام ١٩٦٠ حوالى ٣٤ مليون نسمة وفى تعداد ١٩٦٧ بلغ سكان مدينة القاهرة حسب حدودها الادارية ٥١ مليون نسمة . وبإضافة كل من شبرا الخيمة والجيزة باعتبارها مدينة واحدة يصبح عدد سكان القاهرة الكبرى فى ذلك التعداد ٦٧ مليون نسمة وفى تعداد ١٩٨٦ وصل سكان القاهرة « اداريا » الى ٦٠٥ مليون نسمة وسكان القاهرة الكبرى ٨٧ مليون نسمة وأما داخل نطاقها الاقليمى فيصل عدد السكان الى ٩٧ مليون نسمة وفى عام ١٩٦٠ كان عدد المدن التى يصل سكان الواحدة فيها الى ٢ مليون نسمة فأكثر هو ٤٢ مدينة ، كما كان يوجد ٧٨ مدينة فوق ٩٠٠٠٠٠ نسمة وقد أصبحت كلها الآن مدنا مليونية ، ويقدر البعض أن جملة السكان الذين سوف يسكنون فى مليونية فى عام ٢٠٠٠ سيصلون الى ١٢٨٥ مليون نسمة (١) . وأن كانت تقديرات الامم المتحدة ترجح عددا أكبر من ذلك كما يتضح من الجدول رقم (١) .

وفى دراسة عن المدن المليونية ذكر «الان مونتجوى» أن العالم كان يضم ٢٤ مدينة من هذه المدن فى عام ١٩٢٠ ، ثم ارتفع العدد الى ١١٣ مدينة فى عام ١٩٦٠ ، وكان عدد سكان تلك المدن فى عام ١٩٢٠ هو ٥١ مليون نسمة بمتوسط ٢١٤ مليون نسمة للمدينة الواحدة ، وبما لا يتجاوز ٢٨٦٪ من سكان العالم ، ولكن فى عام ١٩٦٠ تزايد عدد

(1) Osborn, F. J., and Whittick , A. The New Towns, the Answer to Megalopolis , Leonard Hill London 1969. pp. 53 - 54.

سكان المدن المليونية الى ٢٧٠ مليون نسمة ، وارتفع عدد سكان الواحدة منها الى ٢٣٩ مليون نسمة وأصبحت تضم مجتمعة ٨٧١٪ من جملة سكان العالم . ويرى « مونتجوى » ان الفترة بين اعوام ١٩٤٠ و ١٩٥٠ قد شهدت أكبر زيادة فى عدد المدن المليونية حيث تضاعف عددها تقريبا (من ٤١ مدينة الى ٨٠ مدينة) كما حدث الامر نفسه بالنسبة لعدد السكان (الذى ارتفع من ٩٢ مليونا الى ١٩٢ مليونا) ولكن معدل الزيادة فى عدد المدن المليونية أو فى اعداد سكانها قد أصبح بطيئا بعد ذلك ، وربما يرتبط الامر بظهور الاتجاه التخطيطى للمدينة المعاصرة وانشاء المدن الجديدة والضواحي التى تضم اعدادا سكانية محدودة (١) .

ويظهر من الارقام الواردة فى الجدول رقم (١) مدى التطور الذى حدث والذى ينتظر حدوثه ما بين انتصاف القرن العشرين حتى نهايته ، ويمكن ملاحظة ما يلى طبقا لارقام الجدول :

١ - أن عدد المدن من فئة خمسة ملايين نسمة فأكثر فى نهاية القرن العشرين سيصل الى ستة أمثال ما كان عليه فى منتصفه ، أما بالنسبة لسكان هذه المدن فانهم سيتزايدون أكثر من ١٣ مرة ، وعلى حين لم يكن سكان هذه المدن فوق المليونية يزدون عن ١٩٪ من جملة سكان العالم ، فانهم سيصبحون أكثر من ١٠٪ من سكان العالم فى نهاية القرن العشرين ، كما أن متوسط عدد سكان المدينة الواحدة من هذه الفئة كان ٧٩ مليون نسمة فى عام ١٩٥٠ ، وارتفع الى ٩٣ مليون نسمة فى عام ١٩٧٥ ، وينتظر أن يقترب هذا المتوسط من ١١ مليون نسمة فى نهاية القرن العشرين .

٢ - أما بالنسبة للمدن التى يصل عدد سكان الواحدة منها الى مليون نسمة فأكثر ، فكان عددها فى عام ١٩٥٠ يصل الى ٧١ مدينة بمتوسط يصل الى ٢٥ مليون نسمة لكل مدينة منها ، وارتفع هذا المتوسط الى ٢٨ مليون نسمة ، وينتظر أن يستمر الاتجاه فى التزايد ليصل متوسط عدد سكان المدينة المليونية الواحدة فى نهاية هذا القرن الى ٣٣ مليون نسمة .

(1) Mountjoy, A. B., Milion Cities , Urbanization and the Devolving Countries, Geograpy, 241, Nov. 1968.

جدول رقم (١) عدد المدن المليونية
وجملة عدد سكانها (باللايين) ونسبتهم القوية لسكان العالم أو الاقليم

الاقليم والفترة	عام ٢٠٠٠			عام ١٩٧٥			عام ١٩٥٠		
	عدد السكان باللايين	عدد المدن	% السكان	عدد السكان باللايين	عدد المدن	% السكان	عدد السكان باللايين	عدد المدن	% السكان
المسلم	١٠ر٣	٦٤٦ر٥	٥٩	٤ر٩	٢١	١ر٩	٤٧ر٤	٦	١ر٩
	٢١ر٧	١٣٥٩ر٥	٤١٤	١٢ر٧	١٨١	٧ر١	١٧٦ر٧	٧١	١٧٦ر٧
	٩ر٥	٤٦٣ر٩	٤٣	٢ر٩	١٠	٠ر٤	٥ر٨	١	٠ر٤
الدول المتقدمة	١٨ر٧	٩١٤ر٧	٢٦٤	٨ر٦	٩٠	٢ر٩	٤٧ر٤	٢٣	٢ر٩
	١٣ر٤	١٨٢ر٦	١٦	٩ر٩	١١	٤ر٩	٤١ر٦	٥	٤ر٩
	٣٢ر٧	٤٤٤ر٨	١٥٠	٢٣ر٢	٩١	١٥ر١	١٢٩ر٣	٤٨	١٢٩ر٣
الدول النامية	١٣ر٤	١٨٢ر٦	١٦	٩ر٩	١١	٤ر٩	٤١ر٦	٥	٤ر٩
	٣٢ر٧	٤٤٤ر٨	١٥٠	٢٣ر٢	٩١	١٥ر١	١٢٩ر٣	٤٨	١٢٩ر٣
	١٣ر٤	١٨٢ر٦	١٦	٩ر٩	١١	٤ر٩	٤١ر٦	٥	٤ر٩

مصدر الجدول :
United Nations, Trends and Prospects in the Population of Urban Agglomerations, 1950 - 2000,
As Assessed in 1975 (ECA / P / WP. 85) . New York, 1975.

أما عدد هذه المدن وجملتها سكانها فينتظر ان تصل نسبة الزيادة فيها الى ٥٨٣٪ فيما يختص بأعدادها والى ٧٦٩٪ فيما يتعلق بعدد سكانها حتى نهاية القرن العشرين ، حيث سيصل عددها الى ٤١٤ مدينة يسكنها ١١٠ مليون نسمة .

٣ - بالنسبة للدول النامية ، وهى تضم كل الدول الافريقية ودول أمريكا الوسطى والنطاق المدارى فى أمريكا الجنوبية ، والقارة الآسيوية باستثناء اليابان ، فان هذه الدول جميعا لم يكن بها سوى مدينة واحدة يزيد عدد سكانها عن خمسة ملايين نسمة فى عام ١٩٥٠ (وهى مدينة شىنغهاى بالصين) ، كما كانت تضم ٢٣ مدينة من فئة مليون نسمة فاحشر ، وكانت جملة سكان هذه المدن أقل من ٥٠ مليون نسمة فى عام ١٩٥٠ ، يشكلون ٢٩٪ من جملة سكان الدول النامية سابقة الذكر ، اما فى عام ٢٠٠٠ فينتظر أن يقرب عدد سكان المدن المليونية فى الدول النامية من ألف مليون نسمة يشكلون ١٨٧٪ من سكان هذه الدول ، ومن المنتظر أن يرتفع عدد المدن فوق المليونية الى ٤٣ مدينة يزيد عدد سكان الواحدة منها عن خمسة ملايين نسمة ، وتصل جملة اعداد سكان هذه المدن الى حوالى ٤٦٤ مليون نسمة أى ٩٥٪ من جملة سكان الدول النامية ، وتتضح مدى ضخامة هذه الأرقام من مقارنة بيانات الدول النامية ببيانات الدول المتقدمة .

٤ - بالنسبة للدول المتقدمة وهى تضم كلا من دول أمريكا الشمالية والمناطق المعتدلة من أمريكا الجنوبية وكل الدول الأوروبية والاتحاد السوفيتى وأستراليا ونيوزيلند واليابان ، ويلاحظ ان معدل النمو فى اعداد المدن المليونية أو عدد سكانها يحدث بدرجة أبطأ كثيرا فى الدول المتقدمة عنه فى الدول النامية ، فعلى حين كان عدد المدن فوق خمسة ملايين نسمة فى الدول المتقدمة فى عام ١٩٥٠ يصل الى خمس مدن فى الدول المتقدمة فى مقابل مدينة واحدة فى الدول النامية ، فان الزيادة فى عام ١٩٧٥ وصلت الى عشر أمثال فى الدول النامية على حين أنها تضاعفت مرة واحدة فى الدول المتقدمة . وحدث أمر مماثل بالنسبة لعدد المدن من فئة مليون نسمة فاكثرت ، فقد تضاعفت أربع مرات تقريبا فى الدول النامية على حين لم تكد تتضاعف مرة

واحدة في الدول المتقدمة ، وينتظر أن يستمر هذا الاتجاه حتى نهاية القرن العشرين بدرجة أكثر وضوحا .

٥ - بمقارنة كل من أعداد المدن المليونية وأعداد سكانها في المجموعتين ، نجد أنه ينتظر أن تصل الزيادة في عدد المدن المليونية خلال النصف الثاني من القرن العشرين في الدول النامية إلى ١١٤٨ ٪ في مقابل ٣١٢ ٪ فقط في حالة الدول المتقدمة ، أى أن عدد المدن المليونية في الدول المتقدمة سيصبح في عام ٢٠٠٠ ثلاثة أمثال عدد هذه المدن في عام ١٩٥٠ ، أما في الدول النامية فإن عدد هذه المدن سيصبح خلال الفترة ذاتها عشرة أمثال ما كان عليه في مطلع الفترة أما بالنسبة لعدد سكان المدن فسوف يتضاعف سكان المدن من فئة خمسة ملايين نسمة فأكثر ثلاث عشرة مرة على مستوى العالم أما سكان المدن من فئة مليون نسمة فأكثر فسوف يصبحون في عام ٢٠٠٠ سبعة أمثال ما كانوا عليه في عام ١٩٥٠ على مستوى مدن العالم الكبرى ، وسوف تكون الزيادة في مدن الدول النامية بمعدلات أكبر منها في مدن الدول المتقدمة .

الاحترال السكنية في المدن الكبرى :

ثمة فاروق أساسى بين المدن الكبرى في الدول النامية ومثيلاتها في الدول المتقدمة ، وذلك نتيجة لان النمو الافقى للمدن الكبرى في الدول النامية يؤدى الى التحام تلك المدن بمحلات ريفية أو امتدادات من النمو العشوائى الذى لا يصل الى مرتبة المدينة ، وبذلك قد تتجاوز الاحياء السكنية رغم تناقضها من حيث المظهر العمرانى ومستويات السكان ، مثل عزبة العجوزة في الجيزة ، وهى احدى مكونات القاهرة الكبرى ، وتمثل بقعة من التدهور السكنى التى تلاصق واحدا من أرقى الاحياء السكنية ، وهى بذلك تدخل ضمن ما يعرف بالاحياء المتدهورة Slums ويمثلها في ذلك حى « معروف » في القاهرة الذى يوجد أقرب ما يكون الى مركز الحياة النابض بالقاهرة في ميدان التحرير وشارع ٢٦ يوليو ، ويطل هذا الحى على شارع رمسيس ، وهو يختلف عن عزبة العجوزة في أن الاخيرة كانت محلة ريفية اندمجت في المدينة بتأثير عملية النمو ، أما

حتى معروف فقد نشأ كحى حضرى ولكن مبانيه اصبحت كالحة ومتهدمة يغلب عليها القدم فى حين أن بقية الاحياء الحديثة المحيطة بهذا الحى بها عمارات سكنية حديثة الطراز والعمارة .

والى جانب الاحياء السكنية المراقية التى يسكنها الاثرياء وأصحاب الدخل المرتفعة ، فان الأحوال السكنية للفقراء وذوى الدخل المنخفضة فى الاحياء المتدهورة تشكل نسبة واضحة من مدن الدول النامية أو دول العالم الثالث ، وهى تعرف فى امريكا اللاتينية باسم Tugurilos وفى الهند باسم Bazaars كما تعرف فى مصر باسم العشش وفى العراق باسم الصرائف وفى السعودية باسم الصندقة وفى الكويت العشيش وفى لبنان باسم التخاشيب .

ويؤدى الطلب على السكن بواسطة مهاجرين فقراء الى الرضى بظروف معيشية قاسية ، وكثيرا ما يبنى أولئك مساكنهم على أراض لا يملكونها ولكنهم يضعون أيديهم عليها ، ويشكل ذلك حالة تغلب على معظم تلك التجمعات .

وفى بعض الأقطار ترتفع نسبة المساكن المتدهورة ويظهر ذلك على نحو خاص فى عواصم الدول النامية ، التى تعيش نسبة كبيرة من سكانها فى هذه الاحياء المتدهورة ، وتصل نسبة هذه الاحياء الى ٤٠% من سكان كراكاس عاصمة فنزويلا ، والى ٤٦% من سكان مكسيكو سيتى والى ٢٩% من سكان بغداد و ٥٣% من سكان اكرا عاصمة غانا ، وترتفع النسبة الى ٦٠% فى كنشاسا عاصمة زائير والى ٧٠% فى واجادوجو بالفولتا العليا (بركينا فاسو) والى ٧٧% فى مقدشيو بالصومال والى ٨٠% فى مدينة دوالا بالكميرون ثم تقفز الى ٩٠% فى ادريس ابابا عاصمة اثيوبيا (١) . انظر الشكل رقم (٥) .

كما أن مدن الاكواخ ، وهى التى تتكون فيها المساكن من الواح الصفيح والأخشاب وهى تمثل انعكاسا لهجرة عناصر غير ماهرة قليلة الخبرة

(1) Dickenson et al , A Geography of The Third World, Meth. uen , London, 1983, pp. 185 - 187

والدربة • يحملها الامل فى الحصول على فرصة حياة افضل الى الهجرة الى المدن ، ويكون أولئك المهاجرون عادة من أقل فئات المجتمع حظا من الدخل والتعليم والثقافة ، وهم يقيمون اكواخهم عادة فوق أرض لا يملكونها ، وكثيرا ما تظهر هذه الاكواخ بين عشية وضحاها حول المدن الكبرى فى العالم ، وخاصة فى الدول النامية فى قارات آسيا وأفريقيا وأمريكا اللاتينية ، وهى تظهر حول العواصم والمدن الكبيرة والصغيرة معا فى أقطار هذه القارات ، ويطلق على هذه المدن فى الانجليزية Shanty Towns وفى البرازيل تحمل اسم Favelas وفى فنزويلا نعرف باسم Barrios وفى بيرو باسم Barriados وفى شيلي

باسم Callmpas وفى الأرجنتين تعرف باسم مدن البؤساء Villas de miseria وفى الدول التى تغلب عليها الثقافة الفرنسية وخاصة فى غرب أفريقيا تعرف باسم Bidonvillies وتتشرك مدن الاكواخ فى عدد من الخصائص مثل نشأتها السريعة على أطراف المدن ، وهى تظهر أحيانا على شكل نطاقات من التجمعات حول بعض المدن ، وتتضح بفحص الصور الجوية ، ويقدر أن مدينة كراكاس عاصمة فنزويلا ، وهى مدينة مليونية ، يقدر أن واحدا من كل أربعة من سكانها يعيش فى إحدى مدن الاكواخ التابعة لها ، والتى تعتبر أقل مرتبة من الهائل الريفية التى سبق للفلاحين أن عاشوا فيها قبل أن يهاجروا من قراهم ، لأن الأولى كانت مساكن دائمة ، أما هذه فهى اكواخ من الاخشاب التى سبق استخدامها كصناديق تغليف ، أو من براميل الصاج والواح الزنك ، كما أنها قد تكون من أخشاب النخيل أو البوص ، وفى كراكاس استخدم القش وسعف النخيل فى بناء حوائط ٦٠٪ من الاكواخ ، وان كانت معظم الاسقف من الزنك ، وكان لبعضها حوائط من اللبن أو الحجر أحيانا •

والخدمات فى مدن الاكواخ معدومة تقريبا ، ولا توجد طرق ، وتمثل المياه الجارية رفاهية ، ودورات المياه نادرة ، كما ينذر أن توجد أى مسطحات خالية داخل الاكواخ ، وتكثر الضوضاء فى مثل تلك الاحياء ، ويكثر الباعة المتجولون رغم أن قلب المدينة لا يكون بعيدا • وتتدنى خدمات

الامن والعدالة كثيرا جدا بين أولئك الذين يحلمون بالثروة ، ومن اجلها تحركوا لسكنى المدينة .

وحين ازلت الجرارات عدة آلاف من تلك الاكواخ في كراكاس لسمام بدلا منها عمارات سكنية بين عامى ١٩٥٤ و ١٩٥٨ ، فان ذلك لم يمنع من ظهور عدد اكبر من الاكواخ فى الفترة نفسها ، نتيحة للهجرة المتدفقة من سكان الريف غير المزودين بخبرات تؤهلهم للحياة فى المدينة (١) .

وفى كثير من المدن المليونية فى آسيا وأفريقية قد تجد احوالا أسوأ من ذلك ، ففى كلكتا أو هونج قد نجد آلافا من السكان بلا مأوى على الاطلاق ، ومع ذلك فهم جميعا يحلمون بفرصة الثراء فى المدينة ، أما فى القاهرة فتوجد عشش الترجمان (٢) ، ونجد أن آلافا عديدة من « الاسر » تسكن فى المقابر المنتشرة فى تلال الدراسة والغفير ، بعد أن حولوا أحواش هذه المقابر الى سكن دائم لهم ولأطفالهم . هذا ، وقد بلغ عدد سكان مقابر مدينة القاهرة أكثر من مائة ألف نسمة ، ولابد من انشاء مساكن مناسبة لهم قبل التفكير فى نقلهم لان الاعتبار الإنسانية ينبغى اخذها فى الاعتبار ، والا فان علاج المشكلة ببقى جزئيا وتظل عرضة للتكرار .

وفى المغرب يقدر أن عدد السكان الذين كانوا يعيشون فى مدن الاكواخ أو مدن الصفيح فى عام ١٩٥٦ قد وصل الى نصف مليون نسمة ، ولكنهم تزايدوا فى عام ١٩٨٠ ليصبحوا ثلاثة ملايين ونصف ، وبذلك يشكلون ١٩٪ من جملة سكان المغرب ، ويقدر أن هذه التجمعات لم تكن تتجاوز فى عددها ١٥ من مدن الاكواخ فى بداية القرن العشرين ، ولكن أعدادها تزايدت فى عام ١٩٨٠ لتصبح ١٨٠ تجمعا منها ١٤ تجمعا يزيد عدد سكان الواحد منها عن ١٠٠.٠٠٠ نسمة ، وثمة ارتباط قوى بين ذلك وبين ارتفاع نسبة التحضر فى المغرب (من ١٠٪ فى مطلع القرن الى ٥٠٪ فى الثمانينات)

(1) Emrys Jones, op. cit., pp. 50.

(٢) تم عمل تخطيط جديد لمنطقة عشش الترجمان ومنطقة عرب المسمى ، ودرست الأحوال الاجتماعية والاقتصادية لسكانها ، وبدأت عمليات نقلهم تدريجيا الى منطقة اسكان جديدة فى منطقة الزاوية الحمراء وعين شمس فى عام ١٩٨١ .

جدول رقم (٢) تطور مراتب أكبر خمسين مدينة
ومجمعا مدنيا في العالم واعداد سكانها (بالليون) في النصف الثاني من القرن العشرين

المرتبة	عام ١٩٥٠		عام ١٩٧٥		عام ٢٠٠٠	
	السكان بالمليون	المدينة	السكان بالمليون	المدينة	السكان بالمليون	المدينة
١	نيويورك ش.ش	نيوجيرزي ١٢ر٣	خوكيو - يوكوهاما	١٧ر٣	مكيكو سيتي	٢١ر٦
٢	لندن	١٠ر٢	نيويورك ش.ش	نيوجيرزي ١٧ر٠	طوكيو - يوكوهاما	٢٦ر١
٣	لوس انجلوس - لوس انجلوس	١ر٦	مكيكو سيتي	١٠ر٩	سوتوبولفو	٢٦ر
٤	طوكيو - يوكوهاما	١ر٦	شنغهاي	١٠ر٩	نيويورك ش.ش	نيوجيرزي ٢٢ر٢
٥	شنغهاي	١ر٨	لندن	١٠ر٧	كالكين	١٩ر٧
٦	باريس	٩ر٥	سوتوبولفو	١٠ر٠	ريودي جانييرو	١٩ر٤
٧	شيكاغو ش.ش	الانديانا	البرلين - لودور	٩ر٧	شنغهاي	١٩ر٢
٨	موسكو	٨ر٤	لوس انجلوس - لوس انجلوس	٩ر٥	بومباي الكبرى	١٩ر١
٩	بوينوس ايرس	٩ر٤	بوينوس ايرس	٩ر٣	بكين	١٩ر١

١٨٧	٩٢	٤٢	١٠
سيول	باريس	كلكتا	
١٦٩	٨٧	٤٠	١١
جاكارتا	أوزاكا - كوبي	لوس انجيلوس - لونغ بيتش	
١٦٤	٨٥	٣٨	١٢
انقارة - الجزيرة	بكين	أوزاكا - كوبي	
١٥٩	٨٣	٣٦	١٣
كراتشي	ديودي جانبيرو	ميلانو	
١٤٨	٨١	٢٩	١٤
لوس انجيلوس - لونغ بيتش	كلكتا	فيلا دلفيا - نيوجرزي	
١٤٠	٧٦	٢٩	١٥
بونوس ايرس	موسكو	بومباي الكبرى	
١٣٨	٧٣	٢٩	١٦
طهران	سيول	ريودي جانبيرو	
١٣٢	٧١	٢٩	١٧
دلهي	بومباي الكبرى	مكسيكو سيتي	
١٢٧	٧١	٢٨	١٨
لندن	شيكاغو شخ انميانا	ديترويت	
١٢٧	٦٩	٣٨	١٩
مانيلا	القاهرة - الجزيرة	نابولي	
١٢٦	٦٠	٢٦	٢٠
أوزاكا - كوبي	ميلانو	لينجراد	
١٢٣	٥٦	٢٥	٢١
باريس	جاكارتا	مانشستر	
١٢١	٥٤	٢٥	٢٢
ليما - كالاو	دلهي	برمنجهام	
١١٣	٥٥	٢٥	٢٣
الراين - الرور	كراتشي	ساو باولو	
١١٠	٤٤	٢٤	٢٤
بانجكك - ثونوري	مانيلا	تين تشين	
١٠٩	٤٤	٢٥	٢٥
بغداد	طهران	القاهرة - الجزيرة	

تابع جدول رقم (٢)

عام ٢٠٠٠		عام ١٩٧٥		عام ١٩٥٠	
السكان بالمليون	المدينة	السكان بالمليون	المدينة	السكان بالمليون	المرتبة المدينة
١٠ر٦	موسكو	٤ر٣	تين تسين	٢ر٢	بوسطن
١٠ر٤	مدراس	٤ر٣	لينجراد	٢ر٢	شين يانج
٥ر٥	بوجوتا	٢ر٢	فيلافيا - نيوجرزي	٢ر٢	بكين
٤ر٤	لاجوس	٢ر٢	بيترويت	٢ر١	برلين
٣ر٤	شيكاغو شخ انديانا	٤ر٠	هونج كونج	٢ر٠	سان فرانسيسكو - اوكلاند
١ر٤	كنشاسا	٣ر٩	نيما - كالو	١ر٩	ليدز - برادفورد
٨ر٢	اسطنبول	٣ر٨	نابولي	١ر٩	جلاسجو
٨ر٣	ميدنو	٣ر٧	مدراس	١ر٨	هامبورج
٧ر٧	لاههور	٣ر٦	مدريد	١ر٨	فينسا
٧ر٥	تين تساو	٣ر٤	يغندا	١ر٧	روما
٧ر٤	رايجون	٤ر٣	بوجاتا	١ر٧	كاتوتش

۲۲	جوان الیاء	۲۳	بنجنگٹ - ٹرنوری	۱۶	برداہست
۲۲	اینبور	۳۳	اسطہبول	۱۶	سیدنی
۲۱	اینبجراد	۳۲	روما	۱۶	مدرید
۲۰	کراکس	۲۲	سان فرانسیکو - اوکلند	۱۶	لیفربول
۱۹	دکا	۱۲	سنتیاگو	۱۶	تشنج کنج
۱۹	مدرید	۳۰	مونتریا	۱۶	جاکارتا
۱۸	ووهان	۳۰	کاتوویتش	۱۶	هونج کونج
۱۷	بیلو - هوریزونٹ	۳۰	سیدنی	۱۵	بتسبرج
۱۷	دیتریت	۲۹	ووهان	۱۵	مانیلا
۱۶	فیلادلفیا - نیوجرسی	۲۹	برمنجہام	۱۵	کانتون
۱۶	الاسکندریہ	۲۹	موکن	۱۴	سنت لوئیس
۱۵	هونج کونج	۲۹	تورنٹو	۱۴	مدراس
۱۵	احمد آباد	۲۸	واشنگٹن	۱۴	کیلفلاند
۱۴	بنجالور	۲۸	اثینا	۱۴	دہلی

U. N., Trends and Prospects in the Populations of Urban Agglomerations, 1950 - 2000, As Assessed in 1973 - 1975 (ESA / P / WP .58) New York, 1975.

كما أن ذلك يرتبط بالزيادة الكلية للسكان والهجرة من الريف للمدن ، ويرتبط جزئياً بفترة اجتياح المسعمرين الفرنسيين للريف المغربي واستيلائهم على الأرض الزراعية مما اضطر كثيراً من سكان الريف المغربي للهجرة الى المدن .

هذا وقد تزايدت اعداد المدن المليونية في العالم من ٢٤ مدينة فقط في عام ١٩٢٠ الى ٨٠ مدينة مليونية في عام ١٩٥٠ تم الارتفاع العدد في عام ١٩٧٥ الى ١٨٢ مدينة مليونية موزعة على قارات العالم المختلفة (انظر الخريطة رقم ٦) . ولكن توزيع هذه المدن المليونية يختلف من قارة الى اخرى ، كما تتباين هذه القارات من حيث معدل الزيادة في عدد المدن المليونية ، وان كان يلاحظ بصفة عامة بأن اعداد المدن المليونية تتزايد بنسب مرتفعة في كل من آسيا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية ، وقد ارتفع عدد المدن في اسيا من ٢٣ مدينة الى ٤٤ مدينة بين أعوام ١٩٥٦ و ١٩٦٦ ، وتضاعفت المدن المليونية في افريقيا في الفترة ذاتها فأصبحت أربع مدن بدلا من مدينتين ، وفي أمريكا الجنوبية أصبحت توجد سبع مدن بدلا من أربع ، اما في أمريكا الشمالية فان المدن المليونية زادت خلال الفترة المذكورة من ١٦ مدينة الى ٢٠ مدينة ، وفي أوروبا ارتفع العدد من ٢٣ مدينة في ١٩٥٦ الى ٣٢ مدينة في ١٩٦٦ ، ثم تزايدت المدن بعد ذلك على النحو الذي تظهره الخريطة . ويمكن القول بأن ثمة ارتباطا بين عدد المدن المليونية وبين توزيع السكان على قارات العالم فآسيا هي أكبر قارات العالم سكانا وهي أكبر القارات أيضا من حيث عدد المدن المليونية فيها ، ثم تليها قارة أوروبا . أما افريقيا فهي أكبر سكانا من أي من الأمريكتين على حده ، ولكن المدن المليونية فيها قليلة بالقياس الى ما في الأمريكتين ، ويمكن أن يفسر ذلك بالظروف الجغرافية للقارة الافريقية ، فهي أكثر القارات صحراوية ، وتمثل البداوة نمطا سائدا بين كثير من الشعوب الافريقية التي تقع مواطنها في الصحراء أو في إقليم السافانا ، وقد أدى ذلك الى تناثر المراكز العمرانية وصغر احجامها السكانية في تلك الدول ، هذا الى جانب أن القارة الافريقية تأثرت بعوامل أخرى مثل الاستعمار الأوروبي وتجارة الرقيق التي استنزفت كثيرا

- 110 -

من أعداد السكان بها ولفترة زمنية طويلة . أما استراليا فتوجد بها مدينتان مليونيتان ، وهو أمر معقول بالنسبة الى حجم السكان فيها ، ومن غير المنتظر أن يتغير هذا العدد من مدن أستراليا المليونية في المستقبل القريب . وتلقى دراسة المدن الكبرى والمجمعات الحضرية في العالم ، واحتمالات تطور أعداد السكان فيها في المستقبل كثيرا من الضوء على اتجاه سكان بعض الأقطار نحو سكنى المدن المركزية ذات الأحجام السكانية الضخمة ، على حين قد تتجه مجتمعات أخرى الى عكس ذلك الاتجاه ويتحول سكانها الى سكنى مدن صغيرة ويمكن أن يظهر ذلك من الجدول رقم (٢) عن مدن العالم الخمسين الأولى ، أو مدن العالم العملاقة ، ويتضح من هذا الجدول ما يلي :

١ - أن الاتجاه الى سكنى المدن العملاقة يتزايد في الدول النامية ويقل في الدول المتقدمة ، ففي عام ١٩٥٠ لم تكن توجد بين مدن العالم العشر الأولى سوى مدينتان من مدن الدول النامية وهما شنغهاي وكلكتا في المركزين الخامس والعاشر على الترتيب ، ولكن ينتظر في عام ٢٠٠٠ أن تحتل مكسيكو سيتي المرتبة الأولى كأكبر مدينة في العالم ، وأن تظهر بين المراكز العشر الأولى الى جانب كل من كلكتا وشنغهاي مدن بومباي الكبرى وبكين وسيول . وعلى النقيض من ذلك فإن الاقليم الحضري الذي يشمل كلا من نيويورك وشمال شرق نيوجرزى كان يحتل المرتبة الأولى في عام ١٩٥٠ ولكنه يتقهقر الى المرتبة الثانية في عام ١٩٧٥ ثم ينتظر أن يهبط الى المرتبة الرابعة في عام ٢٠٠٠ ، وربما تكون حالة مدينة لندن ومجمع الراين الرور أكثر وضوحا ، فقد كانت مدينة لندن تحتل المرتبة الثانية في العالم في عام ١٩٥٠ (ولعلها كانت تحتل المرتبة الأولى كمدينة منفردة) ولكنها هبطت الى المرتبة الخامسة في عام ١٩٧٥ ، وينتظر أن تستمر في هذا الاتجاه لتصبح في المرتبة الثامنة عشرة في نهاية القرن العشرين ، وكذلك مجمع الراين الرور الذي يهبط من المرتبة الثالثة في عام ١٩٥٠ الى السابعة في عام ١٩٧٥ ثم ينتظر أن يصبح في المرتبة ٢٣ في عام ٢٠٠٠ ، وكذلك الحال بالنسبة لمدينة باريس التي كانت سادسة مدن العالم الكبرى في عام

١٩٠ هبطت الى المرتبة العاشرة في عام ١٩٧٥ وينتظر أن تصبح المدينة رقم ٢١ في عام ٢٠٠٠ . ولعل حالة مدينة القاهرة (وتشمل الجيزة وامبابة) تمثل نقیضا لكل من لندن ونيويورك وباريس ومجمع الرور - الراين ، فقد كانت القاهرة تحتل المرتبة الخامسة والعشرين بين مدن العالم الكبرى في عام ١٩٥٠ وأصبحت التاسعة عشرة في عام ١٩٧٥ وينتظر أن تنقدم الى المرتبة الثانية عشرة في نهاية القرن العشرين .

٢ - بمقارنة المراكز الخمس عشرة الأولى خلال النصف الثاني من القرن العشرين ، نجد أن القارة الاوربية (بما في ذلك القسم الاوربي من الاتحاد السوفيتي) كانت ممثلة بخمس مدن كبرى وهى لندن ومجمع الراين - الرور وباريس وموسكو ، وذلك في عام ١٩٥٠ ، لكن ميلانو هبطت الى المرتبة العشرين في عام ١٩٧٥ ، أما في عام ٢٠٠٠ فانه ينتظر أن تختفى كل المدن الاوربية من قائمة الخمس عشرة مدينة الأولى في العالم ، لان أكبر هذه المدن وهى لندن سوف تتراجع الى المرتبة الثامنة عشرة . وعلى النقيض من ذلك فان المدن العملاقة في القارة الآسيوية سوف تتزايد ، فترتفع من خمس مدن في عام ١٩٥٠ الى ثمانية في نهاية القرن . أما أمريكا اللاتينية التى لم تكن ممثلة في هذه المجموعة العملاقة في عام ١٩٥٠ الا بمدينة واحدة وهى بوينوس آيرس التى كانت تحتل المرتبة التاسعة،فانه ينتظر أن تشهد تغيرا واضحا حين تصبح أكبر مدن العالم هى مكسيكو سيتي ، وتشترك معها في المركز الخمس عشرة الأولى كل من ساوباولو في المركز الثالث وريو دى جانيرو في المركز السادس وبوينوس آيرس في المركز الخامس عشر .

ومن الواضح اذن أن الاتجاه الى سكنى المدن العملاقة ليس أمرا مطلقا في كل قارات العالم ، فثمة دول يتزايد فيها هذا الاتجاه في مقابل دول أخرى يتناقص فيها ، واذا رتب الجدول رقم (٢) على أساس جغرافى يربط المدن بالقارات كما هو الحال في الجدول (٣) فانه تظهر عدة اتجاهات بشأن رغبة السكان في الحياة داخل مدن ذات أحجام سكانية هائلة .

جدول رقم (٣) مدن العالم الخمسين الكبرى موزعة على قارات العالم
(فيما بين أعوام ١٩٥٠ - ٢٠٠٠)

القارة	٢٠٠٠		١٩٧٥		١٩٥٠	
	عدد المدن	السكان بالمليون	عدد المدن	السكان بالمليون	عدد المدن	السكان بالمليون
آسيا	٢٤	١١٥٨	١٩	٤١٠	١٥	٤١٠
أوروبا	٦	٥٨٢	١١	٥١٥	١٧	٥١٥
أمريكا الشمالية	٥	٥٣٩	٩	٣٥٤	١٠	٣٥٤
أمريكا اللاتينية	٩	٤٨٩	٧	١٢٨	٤	١٢٨
أفريقيا	٤	٦٩	١	٢	١	٢
الاتحاد السوفيتي	٢	١١٩	٢	٧٤	٢	٧٤
استراليا	—	٢٠	١	١٦	١	١٦
العالم	٥٠	٣٨٦	٥٠	١٥٢١	٥٠	١٥٢١

ويتضح من الجدول رقم (٣) ان القارة الآسيوية كانت أقل عددا في مدنها العملاقة من القارة الأوروبية ، وكذلك الحال بالنسبة لعدد سكان تلك المدن في القارتين في عام ١٩٥٠ ، ولكن في عام ١٩٧٥ تغير الامر تماما بدرجة واضحة ، فقد ارتفع عدد المدن العملاقة في آسيا على حين انخفض عددها في أوروبا ، كما أن عدد سكان هذه المدن في آسيا قد بلغ ضعف عدد سكان المدن المماثلة في أوروبا ، وينتظر أن تتزايد المقارنة بدرجة أوضح عند نهاية القرن العشرين ، وذلك حين يناقش عدد مدن أوروبا العملاقة الى ستة مدن فقط ، لا تضم سكانا أكثر مما كانت مدنها الاحدى عشرة العملاقة تضمه في عام ١٩٧٥ . أما القارة الآسيوية فانها ستضم نصف عدد مدن العالم العملاقة وقاربة نصف سكان هذه المدن في العالم عندما ينتهى هذا القرن .

وما يقال عن آسيا يصدق بدرجة مخففة على كل من أمريكا اللاتينية وإفريقيا ، كما يصدق على كل من أمريكا الشمالية والاتحاد السوفيتى ما رأيناه في أوربا . أما استراليا العملاقة التى استمرت حتى عام ١٩٧٥ فانها لن تتمكن من الاستمرار في الظهور في قائمة المدن العملاقة في نهاية القرن ، وسوف نخلى مراكزها لمدن من القارات الأخرى ذات الاحجام السكانية الكبيرة .

أما عن الاحجام السكانية للمدن العملاقة فهى آخذة في التزايد ، ويظهر من الجدول رقم (٢) كيف ان آخر هذه المدن - أى التى تحتل المرتبة الخمسين - وكانت دلهى في عام ١٩٥٠ لم يكن عدد سكانها يتجاوز ١٤ مليون نسمة ، أما في عام ٢٠٠٠ فان مدينة بنجالور ستصبح في المرتبة الخمسين ولكن عدد سكانها سيكون في حدود ٥٤ مليون نسمة ، وبالنسبة للمدينة الأولى فقد كان عدد سكانها في عام ١٩٥٠ هو ١٢٣ مليون نسمة ، ولكن الحجم السكانى للمدينة الأولى في عام ٢٠٠٠ سيصل الى ٣١٦ مليون نسمة أى أنه سيتضاعف ثلاثة مرات تقريبا ، وستكون اعداد السكان في هذه المدن العملاقة - كل على حده - أكبر من سكان كثير من الاقطار الحالية ،

وبخاصة بعض الاقطار الصغيرة في افريقيا واوروبا ، بل وأكبر من سكان قارة استراليا .

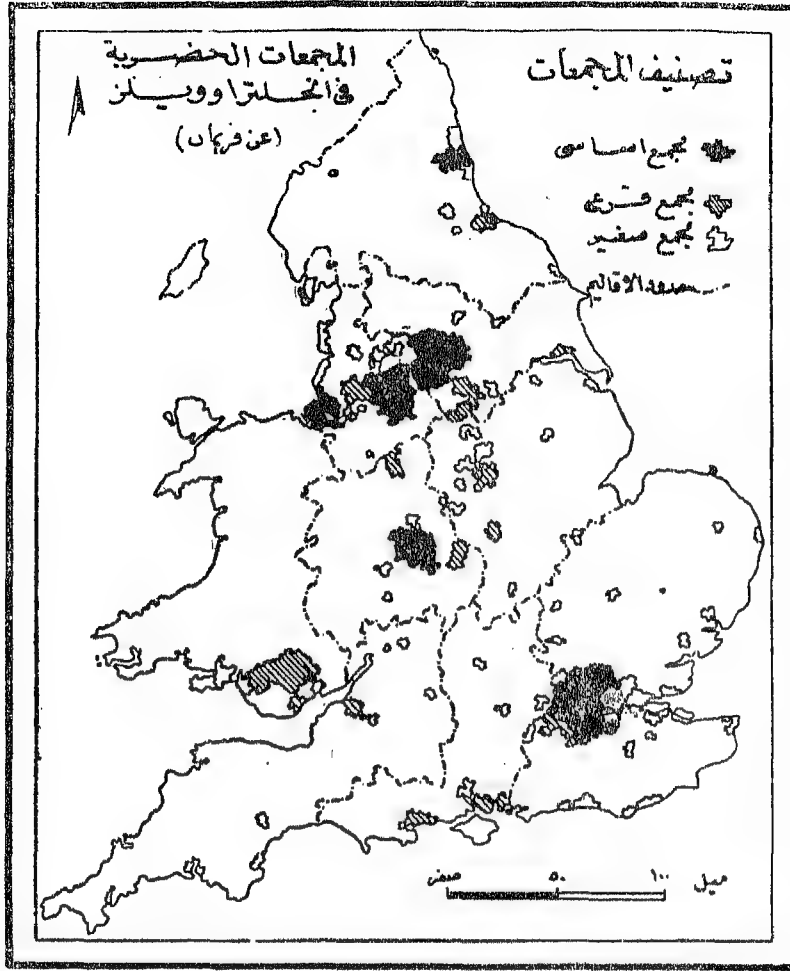
٣ المجمعات المدنية :

ادى النمو العمرانى وامتداد المنطقة المبنية فى حالات كثيرة الى اتصال المنطقة المبنية الأكثر من مدينة أو وحدة حضرية ، وقد اطلق « بانريك جيديس P. Geddes على المدن النى تتصل مناطقها المبنية ببعضها البعض اسما خاصا هو المجمعات المدنية او المجمعات الحضرية واقترح كلا من مصطلحي Conglomeration Conurbation وقد اكتسب المصطلح الأول استخداما أكبر فى الدراسات الجغرافية بعد ذلك ، وخاصة على يد « فوست C. B. Fawcett ثم « فريمان T. W. Freeman ويرتبط مصطلح المجمع المدنى فى الذهن بالضخامة عادة ، سواء فى المساحة أو عدد السكان ، ولكن ليس تمة مبرر قوى لذلك ، حيث أن الاساس الرئيسى هو اتصال المنطقة المبنية وليس العدد المطلق للسكان ، ومن هنا فان من الخطأ تصور ان ١٠٠.٠٠٠ نسمة يمثل حدا أدنى لسكان المدن التى تلتحم فتكون مجمعا مدنيا .

ولما كانت بريطانيا هى أولى الدول التى ظهرت فيها هذا المصطلح ، وأخذ تعداد السكان فيها به ، فانه ينبغى الاشارة الى المجمعات المدنية فى بريطانيا كمثال على هذه الظاهرة ، وأن كانت المجمعات الحضرية البريطانية تقترب فى خصائصها مما يعرفه فى الولايات المتحدة الأمريكية بالمناطق الحضرية المعيارية (SMA) Standard Metropolitan Areas وهى تستخدم فى التعدادات الأمريكية كوحدات احصائية .

وثمة ثلاثة عوامل تدخل فى اعتبار تحديد المجمعات الحضرية البريطانية كما جاء فى تعداد السكان البريطانى لعام ١٩٥١ ، وهذه الاعتبارات هى :

١ - أنه ينبغى أن تكون المنطقة المبنية فى المدن الداخلة فى المجمع



شكل رقم (٧) المجمعات الحضرية في إنجلترا وويلز
الحضرى متصلة ببعضها البعض ، ومع ذلك لا تستبعد النطاقات الريفية

المحدودة التى قد تفصل بين المناطق المبنية .

٢ - ان المجمع الحضرى ينبغى أن يتضمن نطاقا يجتذب العمالة
والتسويق والتعليم العالى والرياضة والترفيه ، وفى بحاجات مختلف
اجزاء المجتمع المدنى فى هذه المجالات .

٣ - أن يكون لكثافة السكان اعتبارا في تحديد امتداد المجمع
المدنى .

وتختلف أهمية أى عامل من العوامل السابقة فقد تزداد أهمية أحدها
في مجمع حضري دون غيره ، وإن كان أكثر هذه العوامل أهمية اجتذاب
الأيدى العاملة من المناطق المحيطة بالمجمع الحضري ، وقد حدد تعداد
١٩٥١ ستة مجمعات حضرية في كل من إنجلترا وويلز وهى مجمعات : لندن
الكبرى ، غرب الميدلاندز ، جنوب شرق لانكشاير ، غرب يوركشير ، الميرسى
سايد ، والتاين سايد ويضاف لذلك مجمع سابع في سكتلندا هو مجمع
كلايد سايد الحضري .

وقد أضاف فريمان الى هذه المجمعات الحضرية الأساسية ما أطلق
عليه المجمعات الحضرية الصغيرة Minor Conurbations بلغت أربعة عشر
مجمعا فرعيا في تعداد ١٩٥١ يسكنها مجتمعة خمسة ملايين ونصف مليون
نسمة وهى ترتبط كلها بحقول الفحم ومناجمه ، ومنها مجمع جنوب ويلز
وسكانه ٦٦٦٠٠٠ نسمة ومجمع شيفلد وسكانه ٦١٤٠٠٠ نسمة وكذلك
مجمع برستول الذى يبلغ سكانه حوالى نصف مليون نسمة .

والى جانب ذلك توجد مجمعات حضرية أصغر (Smaller) يصل عددها
الى ٧٥ مجمعا حضريا صغيرا تضم مجتمعة ٧٦ مليون نسمة أى حوالى
٢٠% من السكان ، ويصل سكان الواحد منها الى ما بين ٥٠٠٠ و ٢٥٠٠٠٠
نسمة ، ويديرها فريمان فى سبعة أنماط : المدن الصناعية القديمة ،
الموانىء الملاحية ، مدن السكك الحديدية ، مدن الصناعات القديمة وخصاصة
الفحم والمنسوجات القطنية والصوفية فى لانكشاير ويوركشير والتي كانت
تنمو بسرعة فى القرن التاسع عشر ثم أدركها قدر من الركود فى القرن
العشرين ، والمدن الصناعية الجديدة التى نمت على أطراف كل من لندن
وبرمنجهام ، والمدن السكنية ومدن العطلات والمنتجعات على السواحل
والجزر فى إنجلترا وويلز مثل هازوجيت ، ثم المدن التى تعيش فى ظل

لندن والتي نمت كثيرا بعد الحرب العالمية الأولى . انظر خريطة
المجمعات الحضرية في بريطانيا (شكل رقم ٧) .

اما في سكتلند التي يصل سكانها الى خمسة ملايين ، فان ثلث عدد
السكان يعيشون في المجمع الذي نشأ حول نهر كلايد ، وقد وصل عدد
سكان أدنبرة الى أكثر من نصف مليون نسمة ، كما توجد خمسة مجمعات
صغيرة يعيش في كل منها ٥٠.٠٠٠ نسمة (١)

وأكبر المجمعات البريطانية هو مجمع لندن الكبرى فمنذ القرن
السابع عشر التحمت كل من لندن ووستمنستر في كتلة سكنية واحدة تمتد
فيها الشوارع بلا انقطاع ، ثم ما لبثت مدينة لندن أن ابتلعت في نموها منذ
ذلك الحين ١٢ مدينة أصبحت داخلة في نطاق لندن الكبرى ، وذابت
في منطقتها المبنية الواسعة التي يصل سكانها الى نحو ثمانية ملايين
نسمة (٢) .

ويفرق بعض الجغرافيين مثل « شابو G. Chabot » والسيدة جاكلين
بيجو - جارنييه J. Beaujeu - Garnier بين نوعين من المجتمعات الحضرية
يتفقا في الشكل والمظهر ، فالمجمع الحضري الذي تسيطر فيه إحدى المدن
على سواها ، وتصبح بficie المدن فيه مجرد **Satellites** ، مما يعنى
درجة عالية من المركزية لهذه المدينة هو الذى يجب أن يطلق عليه مصطلح
Conurbation agglomeration أما مصطلح فانه ينشأ حين تنمو عدة
مدن متجاورة في نفس الوقت في اتجاه بعضها ، وقد يستمر نموها بالتجاور
او التقارب Juxtaposition دون أن تطغى إحدى هذه المدن على غيرها ،
ومع ذلك فيمكن في نهاية الأمر أن تسيطر واحدة من المدن على بقية المدن

(1) Dickinson, R. E., City and Region, Routledge and Kegan
Paul, London, 1966, pp. 393 - 400.

الداخلية معها في المجمع الحضري ، ومن أمثلة ذلك لانكشاير حيث ترتبط كل المدن بمدينة مانشستر الى حد كبير ، وتتكامل الصناعات في هذه المدن بما يخدم الصناعة في مانشستر ، فبعض المدن تخصص في الغزل الرفيع وبعضها الآخر في الغزل المزوى ، ورغم أن هذه المدن جميعا نمت حول مانشستر ، إلا أنها كانت في يوم ما تعيش حياة مستقلة عنها ، ويصدق الأمر نفسه على مدينة برمنجهام (١) .

ولا بد من توفر قدر من الأمور المشتركة بين المدن التي تكون المجمع الحضري ، فإذا وجدت عدة مدن متقاربة ، ولا تفصل بينها سوى نطاقات محدودة ، ولكن كل مدينة منها تعيش حياتها المستقلة ، ولا توجد مشكلات أو اهتمامات مشتركة بين هذه المدن ، فإن هذه المدن لا تكتسب صفة المجمع الحضري . ومن أهم الأمور المشتركة بين أجزاء المجمع الحضري ما يرتبط بالمواصلات والنقل بسهولة بين مختلف الوحدات الحضرية الداخلية في المجمع ، وكثيرا ما تكون مصادر المياه والكهرباء والغاز مشتركة وكذلك من الضروري وجود جهاز مركزي لمكافحة الحرائق ، يمكنه ان يتحرك بكفاءة وسرعة الى أى جزء في المجمع المدنى .

كما ان المساحات الخضراء يجب ان يكون تخطيطها والتنسيق بيدها والمحافظة عليها ، من الاهتمامات المشتركة لمدن المجمع الحضري ، ولابد أيضا من وجود سلطة أمن مشتركة تحقق الهدوء والاستقرار للسكان جميعا ، وقد أخذت بعض المجمعات المدنية بفكرة انشاء سلطة لهذه الأمور المشتركة كلها في أجزاء المجمع ، وقد حدث ذلك في منطقة الرور منذ عام ١٩٢٠ . وتتضح أهمية التنسيق في الخدمات عندما تنمو إحدى المدن بسهولة حول أحد المصانع الضخمة دون أن يتوفر لهذه المدينة الناشئة كل جوانب

(1) Beaujeu - Garnier, J. and G. Chabot, Urban Geography, Translated by G. Yglesias and S. H. Beaver, Longman, London, 1967, PP. 243 - 245.

الخدمات وخصوصا التجارية والادارية ، مما يعنى ضرورة قيام مدينة أقدم نشأة بتقديم خدماتها الى المدينة الجديدة التى اصبحت مشتركة فى المجمع الحضرى ، ويحث ذلك كثيرا فى مناطق التعدين أو صناعة قطع الأخشاب مثل بعض المدن حول أوبسالا Uppsala فى السويد .

وفى بعض الاحيان تنشأ المجمعات الحضرية فى ظروف جغرافية غريبة ، كان تنشأ احد هذه المجمعات حول مضيق بحرى مثل المجمع المدنى لكل من مسينا وريجيو Miessina and Reggio فالأولى فى جزيرة صقلية والثانية فى أقصى جنوب شبه جزيرة كالابريا بجنوب غرب ايطاليا ، وقد بلغ سكانهما مع ضواحيهما ٣٥٠.٠٠٠ نسمة فى عام ١٩٥١ ، وأكثر من نصف مليون فى ١٩٨١ ، ولكن لعل الأكثر غرابة هو ما يذكر فى بعض المؤلفات الجغرافية عن المجمع المدنى عبر الحدود السياسية مثل حالة مجمع هلسنجر Helsingor وهالسنجبورج Halsingborg فالأول فى الدانمرك والثانية فى السويد وتفصلهما عن بعضهما رحلة بحرية تقطع فى ثلث الساعة ، وتوجد حركة عمل يومية بينهما فى كلا الاتجاهات ، حيث يوجد سويديون يعملون فى الدانمرك ، كما يوجد العكس ، وثمة أمثلة أخرى على ذلك فى اقليم « سكانيا » Scania فى السويد. الذى يقوم سكانه بشراء كثير مما يحتاجونه من كوبنهاجن فى الدانمرك التى تقوم بدور يشبه عاصمة الاقليم (١) . وليس بخاف أن هذه الأمثلة الفريدة للمجمعات الحضرية عبر الحدود السياسية توجد فى دول بلغت مرحلة متقدمة من التنظيم الاقتصادى والاجتماعى والسياسى وربما تكون قد تخلصت من كثير من التعقيدات المرتبطة بانتقال الأفراد عبر الحدود السياسية دون أن يتحول الأمر الى فوضى .

٣ الميجالو بوليس :

استخدام عالم الاجتماع الأمريكى « لويس ممفورد » Lewis Mumford هذا المصطلح فى كتاباته حين درس التطور البشرى فى العمران وما ينتظر

(1) Ibid., pp. 245 - 246 .

حضارة المدن من مستقبل ولكن الجغرافى «جين جوتمان» Jean Gottmann هو الذى حدد مفهوم المصطلح واشاع استخدامه وبدأ فى صورة مقال له نشرة فى عام ١٩٥٧ على اتر جولة قام بها فى الاقليم الممتد ما بين بوسطن وواشنطن فى شمال شرقى الولايات المتحدة فى عام ١٩٤٢ ، ثم ما لبث أن نشر كتابا كاملا يحمل العنوان نفسه تقريبا (١) . ويطلق على هذا الاقليم أحيانا اسم مختصر هو بوسواش Boswash (٢) .

ويمتد اقليم الميجالو بوليس اليوم فى الولايات المتحدة الامريكية بطول يصل من الشمال الى الجنوب الى ألف كيلو متر ويبلغ امتداده العرضى من الغرب ١٧٥ كيلو مترا . وكان يسكن الاقليم فى عام ١٩٥٠ حوالى ٣٠ مليون نسمة أصبحوا ٤٠ مليونا فى عام ١٩٦٠ وخمسين مليونا فى عام ١٩٧٠ .

ويقرر « جوتمان » أن ظاهرة الميجالو بوليس فريدة فى حجمها لا بالنسبة لأمريكا فقط ، ولكن بالنسبة للعالم . أما التسمية فهى من أصل يونانى وتعنى « مدينة ضخمة جدا » ، وحتى الآن توجد فى هضبة البلوبونيز فى بلاد اليونان مدينة تحمل اسم ميجالو بوليس ، وكان مؤسسو هذه المدينة اليونانية قد تصوروا أنها ستبلغ قدرا كبيرا من الضخامة ، ولكن تلك النبوءة لم تتحقق . وكان بعض الكتاب الأمريكين قد أطلق على المنطقة الممتدة فيما بين نيويورك وواشنطن تسمية « الشارع الرئيسى للأمة » ، ولكن جوتمان يرى أن هذا « الشارع الرئيسى » ينبغى أن تضم اليه المنطقة فيما بين نيويورك وبوسطن .

ورغم أن الميجالو بوليس ظاهرة فريدة ، إلا أنها قد تفيد فى فهم اتجاه التطور والنمو العمرانى ، فى أجزاء أخرى من العالم ، فقد كان

(1) Gottmann J., Megalopolis : The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States, the 20 th Century Fund New York 1961 .

(2) King , Leslie and Golledge, op. cit., p. 87.

اقليم « المدينة العظمى » هذه كما يمكن أن نطلق عليه تجاورا رائدا هي كثير من المظاهر الحضارية مثل ناطحات السحاب ، والمصاعد وشبكة القطارات التي تربط المدن والضواحي ، وأشارات المرور ، والشوارع ذات الاتجاه الموحد ، وبعد أن ظهر ذلك كله في الميغالوبوليس على نطاق واسع ، ما لبث أن انتشر في مدن العالم المختلفة .

وقد نمت الميغالوبوليس من شبكة المدن التجارية الساحلية الممتدة فيما بين بوستن الى نيويورك ، ثم على امتداد خط السقوط من نيويورك الى واشنطن ، وبعد فترة ما لبثت الاجزاء الفاصلة بين القسمين أن امتد العمران اليها في صورة ضواحي للمدن الكبيرة وبخاصة لكل من مدينتي نيويورك وفيلادلفيا ، انظر خريطة الميغالوبوليس شكل رقم (٨) .

أما عن اسباب نمو الميغالوبوليس على هذا النحو ، فيرجعها جوتمان الى ان المدن المطلة على ساحل الأطلنطي تعمل بالتجارة بصورة تنافسية ، ونمت كل مدينة منها حتى اتصلت نويات المدن ببعضها ، كما أن التطور الاقتصادي الأمريكي جعل الاتصال بأوروبا عبى الأطلنطي - وكذلك ببقية قارات العالم - يمر عبر هذه المدن التي تعتبر أيضا منطقة التلقى الأولى للمؤثرات الخارجية قبل أن تعبر هذه المؤثرات القارة الأمريكية الى الغرب . وقد تركز الثقل الاقتصادي في منطقة الميغالوبوليس فجمعت الى جانب موقعها الجغرافي تركيز رأس المال والخبرة التي استثمرت كل مقومات الموقع .

وتقوم الميغالوبوليس بوظيفة الجبهة البحرية التي تنظم التجارة الخارجية للولايات المتحدة ، عن طريق موانئها الكثيرة ، ولما كانت الصناعة متقدمة جدا في المنطقة وتنمو بدرجة مطردة ، رغم انتشارها في مناطق أخرى ، وخاصة الصناعات الثقيلة مثل الحديد والصلب والصناعات الكيماوية والمعدنية ، الى جانب انتشار معامل البحوث والمراكز العلمية ، فقد أضاف ذلك عناصر أخرى الى أهمية اقليم الميغالوبوليس .



شكل رقم (٨)

ومن الناحية السكانية فهي تضم ٢٠٪ من سكان الولايات المتحدة ،
وليس الأمر وفقا على النسبة ، فهذه النسبة لها وزن اكبر بالنظر الى ان
معظم سكان الولايات المتحدة الأكثر ثراء يعيشون هنا ، وتوجد بيهم
التكتلات الاقتصادية والاجتماعية القوية سواء المال فى شارع
Wall Street او فى كل من Fifth Avenue , Park Avenue

وهى كلها أجزاء مما سبق أن أطلق عليه البعض « شارع الأمة الرئيسى » وفى هذا الجزء من الولايات المتحدة توجد أكثر الجامعات عراقه وشهره ، وأعلى كثافة للمؤسسات العلمية والتعليمية فى العالم كله ، ومنه نخرج أهم الدوريات العلمية ، ونتركز فيه دور النشر ودور الصحف الخبرى ، الى جانب المؤسسات الثقافية من قاعات للفنون ومسارح ، وإلى جانب ذلك كله فإن العاصمة الأمريكية تقع فى هذا الاقليم .

وثمة مشكلات كثيرة فى هذا الاقليم الحضرى الواسع ، من أهمها مشكلات المرور والمواصلات والأحياء المتدهورة ، الى جانب موارد مياه الشرب ، كما أن وجود الميجالوبوليس على امتداد واسع يؤدى الى أنها تضم أجزاء من ولايات مختلفة ، مما يعنى تعقيدات كثيرة ترتبط بالادارة والحكم ، ولا بد من وجود سلطة مشتركة للتنسيق بين أجزاء هذه المنطقة الواسعة ، ومن المشكلات الأخرى أن رحلات العمل اليومية قد تطول أحيانا لتصل الى ٨٠ كيلو مترا وربما أكثر بين مقر السكن ومكان العمل .

ويرى جوتمان أن الميجالوبوليس ظاهرة أمريكية فريدة . ولا ميل لها فى العالم ، ومع ذلك ، فإنه يبدو أن عددا من المناطق الأخرى فى طريقها الى الظهور وأن تكن على نطاق أصغر ، فمثلا قد نتصل لوس انجيلوس وسان برناردينو وربما أيضا مع سان دييجو ويطلق على هذا الاقليم Sansan فيظهر بذلك اقليم جديد فى غرب الولايات المتحدة ، وربما أيضا يحدث ذلك حول شيكاغو على ساحل بحيرة متشجن وعلى طول نهر سانت لورنس جنوب بحيرتى أيرى وأنتاريو ممثدا بين اقليم شيكاغو بتسبرج Chipits أما فى خارج الولايات المتحدة فقد تلتحم المنطقة فيما بين باريس وأمستردام ، وفى بريطانيا قد تلتحم المجتمعات الحضرية حول جبال بنين والتي تضم ليفربول ومانشستر وليدز وبرادفورد وبرمنجهام ، وشيفلد ، قد تلتحم هذه المجتمعات بالمجمع الحضرى لمدينة لندن الكبرى ويؤدى ذلك الى وجود ميجالوبوليس بريطانى وإن يكن

مختلفا عن النوع الأمريكى (١) . ويقدر أنه فى نهاية القرن العشرين سيكون فى الولايات المتحدة ٢٥ اقليما حضريا كبيرا يسكن فيها مجتمعه ما يزيد عن ٨٠% من جملة السكان وسوف نقضاعف مساحة الاراضى التى تشكلها تلك المدن حاليا (٢) .

كما تشير كتابات أخرى الى احتمالات ظهور ميجالوبوليس على نطاق صغير فى كل من آسيا وأمريكا الجنوبية . ففي اليابان قد تتصل المنطقة المحيطة بما يعرف بالبحر الداخلى وتتصل كل من طوكيو وأوزاكا وكوبى ، وكذلك فى الصين قد تتصل المناطق الحضرية فى شرق الصين عند مصبات الأنهار الكبرى ، وأما فى أمريكا الجنوبية فقد تتصل المدن بين كل من ريو دى جانييرو وسانتوس فى ميجالوبوليس صغير ، لأن الميجالوبوليس هو فى النهاية مجمع حضرى بمعدلات عملاقة (٣) .

وبعد ، فإن كثيرا من النقاش قد تار ، عن الميجالوبوليس وما يتعلق بسكنى الانسان مستقبلا فى مدن بالغة الضخامة ، بل أن جوتمان نفسه تسأل فى كتابه : ترى هل ستكون النتيجة النهائية للميجالوبوليس طيبة أم سيئة ؟ وكان لويس ممفورد قد أثار ذلك فى الواقع عام ١٩٣٨ حين نشر كتابه عن حضارة المدن ، ووصف ظاهرة المدن العملاقة بأنها « تخطيط موجز للجحيم » واعتمادا على أفكار باتريك جيديس لدوره النمو الحضرى اختزل ممفورد هذه الدورة الى ثلاثية بالغة التشاؤم فهى تبدأ بالقرية eopolis تم تتطور فى النمو لتصل الى الميجالوبوليس أو المدينة العظمى ، ولكنها تنتهى بمدينة الموتى necropolis نم عاد

(1) Gottmann, J., *Megalopolis or the Urbanization of the Northeastern Seaboard*, in Mayer and Kohn, eds., op cit, pp. 46 - 54 .

(2) King and Golledge , op cit., p. 88.

(3) Beaujeu - Garnier, and Chabot, op. cit. pp. 260 - 251.

مفورد في ١٩٣٨ ، مضيفا الى ذلك ، المخاطر التي نحدث للملايين
الكثيرة من السكان في حالة وقوع حرب مدمره تستخدم فيها الاسلحة
الذرية (١) .

والى هذا التشاؤم يضيف المخطط اليوناني الشهير « دوكسيادس »
Constantinos A. Doxiadis ان الميجالوبوليس اذا استمرت كظاهرة
وشملت مدينة المعمور Ecumenopolis واذا كانت هذه المدينة على سبى
الميجالوبوليس وتمثل تطورا لها ، فان هذه المدينة العالمية التي تمتد عبر
السهول والمناطق الساحلية سوف ترتبط ببعضها البعض بالخطوط الحديدية
والقنوات ، وغير ذلك من الطرق والوسائل ، اما الانسان الذي يسكن هذه
المدينة فسوف يعيش فيها كالهارب المنفى أو المطارد ، وسوف يلجأ الى
المباني حتى تحميه من الضوضاء والصخب الذي ينتشر خارجها ،
وربما يعيش الانسان في هذا المنفى بلا اهتمام بما يحدث خارج المباني ،
وهنا تكون الكارثة قد أصابت المدنية والحضارة الانسانية معا (٢) .

ومرة أخرى : هل كان فلاسفة اليونان على صواب حين رأوا أن
المدينة المثلى ينبغي أن تكون محدودة الامتداد بحيث تسمح للانسان أن
يراهها في نظرة واحدة اذا اطل عليها من بقعة مرتفعة ؟ وأن الخير محدود
والشر لا محدود ، والمدينة العظمى مدينة بلا حدود .

ثانيا : الاتجاه التخطيطي في المدن المعاصرة :

أدى نمو المدن المركزية بدرجة مفرطة الى عديد من المشكلات العمرانية
يمكن تلخيص أهمها فيما يلي .

(١) لويس مفورد ، المدينة على مر العصور ، أصلها وتطورها
ومستقبلها ، ترجمة واشراف ابراهيم نصحي ، مكتبة الأنجلو المصرية ،
القاهرة ، ١٩٦٤ ، الجزء ٢ ، صص ١٠٣٠ - ١٠٣١ .

(1) Doxiadis, C. A., The Coming World City : Ecumenopolis,
in Toynebee, A.. ed., op. cit., p. 349.

١ - ارتفاع أسعار الأراضي في المنطقة الوسطى من المدن الكبيرة ، وكان ذلك نتيجة لاشتداد الطلب على الأراضي في هذه المنطقة المركزية نظرا لما تمثله من مزايا الموقع في الاستخدامات التجارية ، وقد أدت ضرورة توسعة الشوارع لاستيعاب حركة المرور في المنطقة الوسطى ، الى الاستخدام الكثيف للأرض والمباني ، فظهرت العمارات متعددة الأدوار تم ناطحات السحاب في بعض المدن ويكفي للتدليل الصارح على ارتفاع أسعار الأراضي ، ان تفارن أسعار الأراضي في مطلع هذا القرن أو حتى منتصفه ، وأسعار الأراضي حاليا في أي مدينة في العالم .

وفي عام ١٦١٦ كانت جزيرة مانهاتان لا تزال ملكا للهنود الحمر ولكنهم باعوها في ذلك العام كلها مقابل أربعة وعشرين دولارا (٢) . واليوم يساوي الفدان الواحد في هذه الجزيرة عدة ملايين من الدولارات . وفي شيكاغو بلغ سعر الفدان في المنطقة الوسطى منها (The Loop) أكثر من نصف مليون دولار في عام ١٨٨٠ ثم ارتفع في عام ١٨٩٠ الى ٣٥ مليون دولار (٢) . ولنا ان نتساءل : ترى كم يبلغ السعر الان ؟ ولعلنا نلاحظ الارتفاع المذهل في أسعار أراضي البناء في المدن المصرية وبخاصة بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ ، فقد بلغت الأسعار بين ١٩٧٣ و ١٩٨٠ أكثر من خمسين ضعفا في كثير من الأحيان ووصل ارتفاع الأسعار الى أراضي البناء في القرى ، وبخاصة على الأطراف .

٢ - حرمان السكان من الخضرة والهواء النقي ، فان ارتفاع أسعار الأراضي واشتداد الطلب عليها خاصة في المنطقة الوسطى من المدينة ، يؤدي الى تخصيصها لوظائف تدر أعلى قدر من العائد ، ورغم أن هذه المنطقة الوسطى في معظمها تضم الدكاكين والمكاتب والادارات ، الا انها لا تخلو من بعض المساكن ، وقد يحقق سكان المنطقة الوسطى بعض مزايا

(1) Taylor, G., op. cit. p. 406.

(2) Jones, E., op. cit., p. 52.

العرب من المنطقة المركزية ومراكز العمل فيها وبذلك يتحررون من استخدام وسائل الانتقال ، ولكنهم يعانون من تلوث الهواء الذى يتأثر بما تنفثه السيارات ، الى جانب الضوضاء ، واختفاء ملامح الخضرة والأشجار والمساحات المكشوفة ، والى جانب ذلك ، فان كثيرا من المساكن فى المنطقة الوسطى هى من النوع المتدهور الذى لا يتوفر فيه كثير من الموصفات الحديثة ، وحين تهدم بعض تلك المباني المتداعية ، السى نوجد بها مساكن فانها تبنى وتخصص عادة لاستخدامات غير سكنية غالبا .

٣ - مشكلات المواصلات والانتقال اليومي أو الرحلة الى العمل ، ويرتبط بذلك الازدحام فى الشوارع أو فى وسائل النقل العام ، مما يؤدي الى وقوف السكان الذين يستخدمون تلك الوسائل فترات طويلة ، وفى القاهرة يظهر ذلك كانه الجحيم ذاته ، خاصة فى أوقات الذروة . ولا تقف مشكلات النقل عند حد الازدحام ، ولكنها تعنى أيضا ساعات ضائعة قد لا تقل عن ساعتين يوميا فى كثير من الحالات وتكون نتيجة العذاب الذى يعانيه أولئك الذين يقومون برحلة عمل يومية جهدا أقل وكفاءة ادنى فى العمل . وفى مدينة نيويورك يقدر ان الشخص الذى يستخدم سيارة حديثة الطراز لرحلته فى الذهاب الى عمله فى الصباح والى مسكنه فى اطراف المدينة فى المساء ، يستغرق ثلاثة أمثال الوقت الذى كان يستغرقه الانتقال فى عصر العربة والحصان لقطع مسافة مماثلة رغم التباين الشديد فى سرعة المركبتين ، وتكون هذه المشكلة أكبر وضوحا فى حالة المدن التى تمتد امتدادا طويلا كبيرا وليس لها منطقة مركزية واحدة أو مركز محدد للحركة والحياة ، ومن أمثلة ذلك مدينة لوس انجيلوس (١) . أو مدينة الاسكندرية التى تمتد من رأس أبو قير شرقا الى رأس العجمى غربا لأكثر من ثلاثين كيلو مترا على حين لا يتجاوز عمق امتدادها من البحر كيلو مترين فى كثير من المناطق ، وبخاصة تلك التى تحدها بحيرة مريوط من الجنوب .

(1) Nevins, Allan, The American City in History , in Toynbee, ed., op. cit., p. 315 .

وقد ارتبط بمشكلات السيارات السريعة زيادة عدد الحوادث ، ويقدر « لويس ممفورد » ضحايا حوادث السيارات فى الولايات المتحدة بحوالى ٤٠٠٠٠ وفاة سنويا ، الى جانب أكثر من مليون أمريكى يصابون بعجز أو تشويه يلزمهم مدى الحياة (٢) . وفى مدينة لندن كثيرا ما يكون استخدام السيارات مصيبة للوقت فى الشوارع المزدهمة فى قلب المدينة ، حيث يسبق المشاة السيارات ، ورغم ذلك فإن ارتفاع حوادث المرور ، ظاهرة توجد فى مدن العالم كلها بلا استثناء ، رغم القوانين الرادعة أحيانا .

وفى مكسيكو سيتى تجرى ٢ مليون سيارة فى الشوارع النى تزدهم بالمارة ، وهى كغيرها من المدن الكبرى فى الدول النامية تجمع ما بين مدن ما قبل الصناعة والمدن الصناعية ، وفيها أحياء مخططة وأخرى تزدهم فيها المساكن وتضيق فيها الشوارع ، كما أن تلك المدن تطبق درجات متباينة من التقنية وأسلوب الحياة ، وهى تجمع بين الأحياء الراقية والقصور من ناحية ومدن الأكواخ والمناطق المتدهورة من ناحية ثانية ، وسكانها بعضهم من أصحاب الملايين وبعضهم من أشد الناس فقرا ، ونتيجة لهذه العوامل وغيرها تختلف درجة النائر بحوادث السيارات وازدحام المرور وتلوث الهواء من عادم السيارات من منطقة لأخرى .

٤ - مشكلات تلوث البيئة : وهى من أخطر النتائج التى ترنبت على نمو المدن المركزية بدرجات غير مسبقة ، وعلى الرغم من أن مشكلات تلوث البيئة لا تقف عند حد المدن الكبرى ، بل تتعداها الى المدن الصغيرة وإلى الريف الذى أصبحت تهدده أيضا ، إلا أنه كلما ازدادت ضخامة المدن كلما كثرت مشكلات تلوث البيئة ويتمثل ذلك فى عدد من الأسباب منها :

(١) أن المدن كلما ازدادت ضخامة كلما ارتفعت فيها حصة

(١) لويس ممفورد ، المصدر السابق ، ص ٩١٣ .

(2) Diskinson, J. P. et al , A Geography of the Third World, op. cit., p. 206.

الصناعة وما تنتجه من آثار تتمثل فى المخلفات من نفايات وعوادم صناعية ومواد كيميائية وأدخنة ، كما أن المخازن التى ترتبط بالصناعة أدت الى حدوث مشكلات ترتبط بظهور صور الحياة الطفيلية والبدائية من هوام وحشرات وقوارض ، مما أحدث اخلاسا بالتوازن الحيوى انعكس على نهديد صور بعض انواع الحياة كالأسماك فى الأنهار التى تلقى فيها المصانع بمخلفاتها ، كما اخفقت بعض الطيور التى كانت تقوم بدور أساسى فى عملية التوازن البيئى ، وفى مقابل ذلك كثرت أشكال أخرى من الحشرات وصور الحياة الضارة كالقتران والصراصير .

(ب) أن المدن الضخمة التى تسكنها اعداد سكانية كبيرة تستهلك كميات هائلة من الطاقة والمواد الخام والطعام ، ثم ينتج عن ذلك مخلفات ضخمة نتيجة لهذا الاستهلاك البشرى ، ويكفى أن نذكر أن مدينة مثل ملبورن فى استراليا كان يسكنها مع اقليمها الحصرى فى عام ١٩٧٤ حوالى ثلاثة ملايين ونصف المليون ، وأن كتلة المخلفات الصلبة لهذه المدينة وصلت الى ٦٨ مليون متر مكعب فى السنة الى جانب مليون متر مكعب من المواد السائلة وقد استهلكت هذه المدينة ١٢٠ مليون متر مكعب من المياه لأغراض الصناعة الى جانب ٣٤٠ مليون متر مكعب للاستخدامات العامة ، وقد انصرف ذلك فى معظمه الى شبكة المجارى والصرف (١) .

كما أن الاستخدام المكثف للمبيدات الحشرية ووسائل مكافحة صور الحياة البدائية من صراصير وقتران وقوارض وديدان التربة والمحاصيل قد أدى الى مشكلات أثرت على البيئة الزراعية ، حيث ترسبت بعض المواد الكيميائية فى التربة ووصلت الى المياه الباطنية ، وما لبثت أن انتقلت آثار ذلك الى الانسان والحيوان عن طريق الغذاء الذى يتناوله والذى يزرع فى تلك التربة أو يروى بالمياه الجوفية التى تسربت اليها هذه

(1) Douglas, Ian, The Urban Environment, Edward Arnold, London, 1983, l. 146.

المركبات الكيميائية ، وأن كان هذا التأثير يتعدى المدن الى الريف بدرجة
انتسده وصوبحا .

٥ - مشكلات الصحة والمرضى : ونقصد بها الخطر الذى يمثله انتشار
الأمراض أو الأوبئة فى المدن التى تضم أعدادا سكانية كبيرة ، وبخاصة
نلك التى تنتقل بالعدوى أو بواسطة الهواء ، وإذا كانت المدن الأوروبية قد
عرفت كثيرا من الأوبئة التى حصدت ملايين الأرواح فى القرون الماضية ،
فإن تقدم وسائل الرعاية الصحية والطب الوقائى والعلاجى قد قلل من
هذه الأخطار حاليا فى مدن الدول المتقدمة . وقد انتشرت الكوليرا فى
الجزر البريطانية كلها فى الفترة بين أعوام ١٨٣١ - ١٨٣٣ ، كما انتشرت
فى مدينة اسفورد فى عام ١٨٤٩ ، ولكن احتمالات تكرار ذلك ضئيلة
جدا فى الوقت الحاضر فى فطر مثل بريطانيا أما فى مدن الدول النامية
التي تعاني من تكديس السكان فى وحدات سكنية غير صحية وغير مخدمة،
بالمرافق ، وبدهور الأحوال الصحية والخدمات عامة ، وتزايد معدلات
تلوث مياه الشرب ، فإن الأخطار الصحية تتزايد بارتفاع أعداد سكان تلك
المدن . وفى عام ١٩٧٢ انتشر وباء التيفود فى مكسيكو سيتى نتيجد لوجود
الباعة المتجولين وتراكم النفايات وبقايا الانسان والحيوان التى يتجمع
حولها الذباب والبعوض وغيرها من الحشرات الناقلة للعدوى .

وتمثل الهجرة المتدفقة مصدرا للخطر ، لأن المهاجرين فى المدن
الفقيرة يعيشون فى أحوال سكنية بالغة التدهور ، ومن أمثلة ذلك مدينة
دكا فى بنجلاديش التى تضاعف عدد سكانها أربع مرات خلال عقد واحد
(بين أعوام ١٩٧١ - ١٩٨١) ويعيش أكثر من ثلث سكان دكا فى أحياء
متدهورة ترتفع كثافة السكان فيها عن ٥٠٠٠ نسمة / الهكتار ، ويحول
الفقر الشديد دون تمتع معظم السكان بشبكات المياه الصالحة للشرب
أو شبكات الصرف الصحى ، وبالرغم من أن منظمة الصحة العالمية تعلن
أحيانا عن انتهاء الجدوى من العالم إلا أنه انتشر فى بنجلاديش عقب
الحرب الأهلية (١٩٧١ - ١٩٧٢) فقد ترتب على هذه الحرب حشر

مئات الألوف من اللاجئين والفارين من وجه الحرب فى معسكرات من الأكواخ والحيام التى تفتقر للخدمات ، كما انتشرت الكوليرا فى جاكرتا عام ١٩٧٧ نتيجة لتلوث مياه الشرب التى اختلطت بمياه الصرف نظرا لأن معظم سكان عاصمة اندونيسيا يحصلون على حاجاتهم من المياه من الآبار بينما لا تغطى شبكات مياه الشرب سوى نسبة لا تتجاوز ٢٣% من سكان جاكرتا (١) .

وفى كثير من المدن الكبرى فى العالم الصناعى - ونمثله الولايات المتحدة الأمريكية - أصبحت الأمراض النفسية شائعة بين السكان ، حيث الضوضاء الشديدة والازدحام والمشكلات الاقتصادية والاجتماعية والبطالة ، وحيث يعيش الأفراد كجزر منعزلة وتنخفض العلاقات الاجتماعية والانسانية بين الجيران الى أدنى مستوى ، بينما تشكل الأعباء والالتزامات المادية عفة امام كثير من طموحات الأفراد وبخاصة حين تصطدم أحلامهم الكبيرة بإمكاناتهم المتواضعة ، لذلك كثرت معدلات الانتحار والجنوح والانحراف وعصابات السطو المسلح ، وأصبحت المدن الكبرى تعاني من اضطراب الأمن ويخشى الناس فيها على أنفسهم وأموالهم .

هذا وقد أدت مشكلات النمو المركزى للمدن الكبرى على نحو مفرط ، الى ضرورة تعديل مسار الاتجاه نحو الضخامة فى كل شئ ، والذى بلغ أوضح صورة له فى الميجالوبوليس ، وافترض ذلك ظهور النمو المخطط للمدن من حيث حجم السكان ومن حيث الاستخدامات التى تخصص لها الأراضى ، وكانت أهم جوانب هذا الاتجاه هى :

١ - الضواحي :

الضاحية Suburb هى امتداد حضرى للمدينة ، ولكنها ملحقة بها وليست كيانا وظيفيا مستقلا فى الغالب ، وعلى الرغم من أن الضاحية ، كمظهر حضرى ، لم يبدأ فى الانتشار الا منذ القرن التاسع عشر ،

(1) Ibid., pp. 160 - 161.

الا أنه يمكن القول أن بعض المراكز العمرانية القديمة كان لها ضواحي ،
وفد رأينا أن المدينة العراقية كانت تضم جزءا خارجيا يمكن ان يطلق
عليه الضاحية . وربما تكون بعض مدن مصر القديمة قد شهدت أيضا
امتدادا خارجيا في نموها على نحو يقرب من مفهوم الضاحية .

ويؤدي ارتباط الضواحي بالمدن الى أن كثيرا منها لا يوجد به منطقة
مركزية مثل حي الأعمال المركزى الذى يوجد فى المدن عادة ، ويرجع ذلك
الى أن الضاحية تعتبر نموا خارجيا للمدينة ، ولهذا فانها ترتبط أيضا
بقلب المدينة التجارية كبقية أجزاء المدينة المركزية .

وقد ساعد على انتشار الضواحي منذ القرن التاسع عشر ، رغبة
السكان فى تجنب ضوضاء المدينة وازدحامها وجوها غير الصفى ، وقد
ازداد هذا الاتجاه فى القرن العشرين ، الذى تطورت فيه الصناعة تطورا
كبيرا وأصبحت الحياة فى المدن الكبيرة تحمل معها مشكلات كثيرة .
وقد بدأت الضواحي فى كثير من الأحيان بداية متواضعة ، تتمثل فى
عدد محدود من المنازل الخاصة التى بنيت بعيدا عن الكتلة السكنية
للمدينة ، ولكنها لم تكن تبعد عن المدينة كثيرا تجنباً لطول الرحلة خاصة
قبل عصر السيارة . وكانت الضاحية تحقق فى هذه الفترة ميزة القرب
من الحقول والحدائق والهواء النقى غير الملوث ، وبذلك تكون الضاحية
محلة بين المدينة والريف . ولكن تطور المواصلات ووسائل النقل ، وظهور
السيارة بأعداد وفيرة فى المدن ، أدى الى سرعة كبيرة فى نمو الضواحي ،
حتى أن كثيرا منها ما لبث أن أصبح جزءا من الكتلة السكنية للمدينة
الأصلية أو المركزية ، بعد أن كان بعيدا عنها فى بداية الأمر .

وحين كانت الضاحية محدودة المساحة والسكان ، كانت تقوم فيها
بعض صور الحياة الاجتماعية التى تقربها من القرية أو الحى ، ولكن حين
نمت الضواحي وكثر عدد سكانها فقدت هذه الخاصية ، وأصبحت جزءا من

الحاضرة التى لا سبيل الى الفكاك منها ، ولم تعد ملاذا يلجأ اليه سكان المدينة (١) .

وقد أدى التزايد المستمر فى أعداد الضواحي اى أن أصبح بعضها يتخصص فى احدى الوظائف ، بحيث تتكامل مع وطائف المدينة الرئيسية التى تقوم الضاحية الى جوارها . ويمكن أن نميز - على الأقل - بين ثلاثة انماط من الضواحي حسب الوظيفة :

(أ) الضاحية المزرعة :

الضاحية المزرعة : market garden وأهم وظيفة لها هى تموين المدينة بالفواكه والخضراوات الطازجة والزهور ، وهذه الوظيفة فى اساسها ريفية . وكلما كانت ضواحي المزارع قريبة من المدينة كلما أدى ذلك الى تقليل تكلفة النقل وضمان وصول المنتجات فى حالة طارئة ، ومن العوامل التى أدت الى ظهور كثير من أمثال هذه الضواحي ، وجود مزارع المجارى التى تنتهى اليها بقايا المدن الكبيرة وامكانية الاستفادة من مياه هذه المجارى بعد تنقيتها فى أعمال الري ، ومن المادة الصلبة بعد معالجتها كنوع من التربة . ومزرعة الجبل الأصفر قرب القاهرة مثال على هذه الضواحي .

(ب) ضواحي النوم (المهاجع) :

ضواحي النوم أو المهاجع : dormitory وأهم وظائف هذه الضواحي هو السكن الهادى . وكثيرا ما يكون سكان هذه الضواحي ممن يعملون فى المدينة الكبيرة ، وتمتاز منازل هذه الضواحي عادة بأن معظمها يكون من مساكن الأسرة الواحدة فى صورة فيلات أو مباني من طابق واحد أو طابقين غالبا ، ويقوم سكان هذه الضواحي برحلة العمل اليومية الى المدينة المجاورة ، التى تمثل مكان العمل على حين تكون الضاحية مقر

(١) المصدر السابق مباشرة ، ص ٩٢٧ .

السكن ، ويمكن القول بأن كلا من المعادى ومصر الجديدة قد نشأتا كضواحي سكنية للقاهرة ، ومعظم المباني المبكرة فيهما كانت من الفيلات ذات الحدائق قبل أن تزحف اليهما العمارات متعددة الطوابق نتيجة لارمه السكن فى القاهرة ، ومع ذلك فإن نسبة المساكن الخاصة فيهما اعلى بكثير من أى جزء فى القاهرة .

(ج) الضواحي الصناعية :

الضواحي الصناعية : وقد نشأت هذه الضواحي نتيجة لهجره المصانع خارج المدن ، فبعد أن تحولت المصانع الى الانتاج على نطاق واسع انتاجا كثيفا ، كان من الضرورى لها أن تبعد عن الكتلة السكنية لأسباب تتعلق برخص الأراضى خارج المدن وامكانية التوسع فيها ، وحتى لا تزداد مشكلات الصحة والنظافة فى المدينة ، وتسهيلا لعملية انتقال المواد الخام والسلع من المصانع . وقد صاحب نشأة بعض الضواحي الصناعية نشأة مناطق سكنية لعمال المصانع ، مما يعنى أن العمالة فى هذه المصانع تكون محلية ، ولكن فى كثير من الضواحي الصناعية يحدث اجتذاب للعمالة من المدينة المجاورة ، ويمكن أن نلاحظ ذلك فى منطقة حلوان الصناعية ، فعلى حين أنشأت بعض المصانع لعمالها « مستعمرات سكنية » فإن عددا كبيرا من المصانع تغذية العمالة من القاهرة الكبرى فى حركة عمل يومية ينتج عنها ازدحام كبير فى قطار حلوان ووسائل النقل العام المتجهة اليها(١) .

وقد درس « تشونسى هاريس » Chauncy D. Harris الضواحي الأمريكية فى عام ١٩٤٣ ، واعتمد فى دراسته على بيانات جمعها عن ١٤٠ مدينة وضواحيها ، وقد بلغ عدد سكان ضواحي تلك المدن ١٣ر٥% من سكان المناطق الحضرية أو ١٧% من جملة سكان الولايات المتحدة .

(١) ويعتبر انشاء مدينة ١٥ مايو كواحدة من المدن الجديدة محاولة لتصحيح هذا الخطأ ، وتنفرد هذه المدينة الجديدة بأنها مدينة تابعة لأنها تضم المساكن أساسا وقاعدتها الاقتصادية فى حلوان .

وفى تعدد ١٩٤٠ الذى اعتمد عليه « هاريس » وجد أنه يوجد ١٠٧٧ منطقة حضرية يصل سكان الواحدة منها الى أكثر من ١٠٠ ٠٠٠ نسمة ، ومن هذا العدد كان ٣٨٣ اى أكثر من الثلث عبارة عن ضواحي ، كما وجد أنه فى عشرة حالات كان ٦٠٪ من السكان يعيشون خارج الحدود الادارية للمدينة اى فى ضواحي ، ومن أمثلة ذلك أن كلا من مدينتى بوستن وبتسبرج يعيش فى ضواحي الواحدة منهما أكثر من مليون نسمة .

وأوضح « هاريس » أن تسع مدن فقط من النى سملتها دراسه يعيش أقل من ١٠٪ من سكانها فى ضواحي ، ومعظم هذه المدن يفل سكان الواحدة منها عن ١٠٠,٠٠٠ نسمة ، والمدينة الكبيرة الوحيدة فى هذه المجموعة هى نيواورليانز .

تم توصل هاريس الى تحديد نطاق ترتفع فيه كثافة الضواحي أكثر من غيره من أنحاء الولايات المتحدة ، وأطلق على النطاق منطقة الذروة Climax area هى منطقة تقع فيها المدن أما على الأنهار أو الخلبان الساحلية الشرقية ، وتمتد على الجزء الشرقى من نطاق الصناعة فى ولايات نيو انجلند والاطلنطى الوسطى وفرب حقول فحم الابلاش . وفى منطقة ذروة الضواحي هذه توجد تسع مناطق حضرية من المناطق العشر التى يسكن أكثر من ٦٠٪ من سكانها فى ضواحي المدن ، ويوجد فى ١٥ منطقة حضرية (من بين ١٨ منطقة حضرية) نسبة تزيد عن ٥٠٪ من السكان الذين يسكنون فى الضواحي ، الى جانب ٣١ منطقة حضرية يعيش ٤٩٢٪ من سكانها فى ضواحي ، أما بقية مناطق الدراسة (١٠٩ منطقة حضرية) فان متوسط نسبة سكان الضواحي فيها تصل الى ٢٣٪ (١) .

والواقع أننا لو قارنا بين منطقة ذروة الضواحي كما حددها « هاريس » واقليم الميجالو بوليس كما حدوه « جوتمان » فاننا نجد

(1) Harris, C. D., Suburbs, in Mayer and Kohn , eds., op. cit, pp. 544 - 546.

أن المنطقة الشرقية من ذروة الضواحي تتفق الى حد كبير مع اقليم الميجالو بوليس ، وذلك أمر طبيعي لأن هذا الاقليم يمثل المناطق الحضرية من مدن وضواحي تمتد بلا انقطاع على طول الساحل الشرقى للولايات المتحدة كما سبق ، أما القسم الغربى من اقليم ذروة الضواحي فانه يكون أكثر اتساعا من حدود اقليم الميجالو بوليس ، حيث يشمل أجزاء من ولايات ماسا شوستس ونيويورك وبنسلفانيا وفرجينيا . وقد أوضح هاريس ان ظهور منطقة ذروة الضواحي قد اسهم فيه عاملان وهما :

١ - ارتفاع نسبة الحضر وكثافة السكان والصناعة في القسم الشرقى من الولايات المتحدة ، وازدهار الصناعة في المدن الشرقية المطلّة على الاطلنطى .

٢ - ارتباط التحضر بصناعات الحديد والصلب والفحم في القسم الغربى من اقليم ذروة الضواحي ، ولذلك نمت ضواحي غرب بنسلفانيا وشرق أوهايو وفرجينيا الغربية .

ويشير « هاريس » الى انه على الرغم من ان الأنهار ترسم حدودا ادارية في كثير من الاحيان ، فان ذلك لم يعق نمو الضواحي على جانبي تلك الأنهار بغض النظر عن الحدود الادارية ، وهذا يوضح ان الأنهار عامل وحدة وليست عامل فصل أو تحديد . كما يشير الى ان الصناعة كانت صاحبة الأثر الأكبر في نشأة الضواحي ، ووجد أن ٣٤ر٣٪ من سكان المدن اصناعية يعيشون في ضواحي تلك المدن ، وفي منطقة الذروة وجد أن ٢٤ مدينة (من بين ٣١) قد صنفت وظيفيا على أساس انها مدن صناعية ، وحتى في بقية المدن ، فانه لا يمكن اغفال اثر الصناعة في نمو الضواحي ، كما لاحظ في دراسة الانماط الوظيفية في ٣٥٢ ضاحية أن التخصص الوظيفي أكثر وضوحا في الضواحي منه في المدن ، وأن أكثر الضواحي انتشارا هي الضواحي السكنية وتليها الضواحي الصناعية ، حيث وجد أن ١٧٤ ضاحية يغلب عليها السكن في مقابل ١٤٩ ضاحية تسودها الصناعة ، اما بقية الوظائف ، فانها تتمثل في الضواحي الأخرى

وعدها ٢٩ منها ٣ تتخصص في تجارة الجملة وأربعة في تجارة التجزئة ،
وعشرة ضواحي متنوعة الوظائف ، واحد عشر ضاحية تعمل في
التعدين وواحدة فقط تمثل وظيفة الحكم والادارة . وبالنسبة للتجارة ،
فقد اتضح له أن كلا من تجارة الجملة والقطاع في الضواحي التي تعمل
بهذا النشاط تخدم المدينة المركزية وليس الضاحية فقط ، أما الضواحي
السكنية فإنها تأوي أعداد كبيرة من الموظفين والعمال الذين يقومون
برحلة عمل يومية الى المدينة المركزية .

وإذا كانت الضواحي الأمريكية قد نمت سكانيا بنسبة ٢٩٧٪ في
الفترة بين أعوام ١٩٣٠ و ١٩٤٠ في حين نما سكان المدن المركزية ٦٥٪
فقط ، كما جاء في دراسة هاريس ، فإن معدلات النمو ١٩٤٠ و ١٩٥٠
كانت بنسبة ٣٥٪ للضواحي في مقابل ١٣٪ فقط بالنسبة للمدن المركزية (١) .
وهذا يبين مدى اتجاه الشعب الأمريكي الى اختيار الضواحي للسكن
بدرجة أكبر من المدن المركزية . ويرى « هاريس » أن أهم أسباب نمو
الضواحي هو ازدياد استخدام السيارة التي سهلت القيام برحلة العمل
اليومية الى ضواحي بعيدة ولكنها أكثر اجتذابا للسكنى ، ولانخفاض
الضرائب وإيجارات المساكن في كثير منها ، هذا الى جانب انخفاض
حجم الأسرة وازدياد الطلب على الوحدات السكنية اللازمة للأسر الصغيرة
الحديثة (٢) .

هذا ، وقد قسم «هاريس» الضواحي الى ستة أنماط على النحو
التالى :

(١) الضواحي الصناعية : (ورمز لها بحرف A) وهى التى
تكثر بها المصانع ، ويقل سكانها نسبيا ، ولذلك فإن رحلة العمل اليومية
لا تكون من الضواحي الى المدينة ، ولكن من المدينة الى الضواحي ،

(1) Beaujeu-Garnier, J., and Chabot. G., op. cit., p. 238.

(2) Harris, C., op. cit., p. 553.

ويلاحظ أن الانتقال من سكنى المناطق الوسطى الى الضواحي
في المدن الأمريكية يكاد أن يكون وفقا على السكان ذوى الاموال البيضاء ،
أما الزنوج فيتحركون حركة عكسية وينتقلون الى المنطقة الوسطى .

للعمل في مصانعها الواقعة خارج حدود المدينة ، أما لنجيب الضرائب
أو القيود القانونية ، أو لرخص الأراضي خارج الحدود الادارية للمدينة ،
كما أن بعض المصانع تقع بعيدا عن الكتلة السكنية الرئيسية لصورة يصل
باخطار الحريق أو الروائح الكريهة أو الضوضاء . ويظهر ذلك في
الضواحي التي توجد بها معامل تكرير البترول أو الصناعات الكيماوية ،
ومن امثلة ذلك ضواحي نيو أورليانز وأوكلاهوما .

(ب) الضواحي الصناعية السكنية : (ورمز لها بحرف B)^١ وهي
لا تضم المصانع فقط ، ولكنها تشمل مساكن العاملين بهذه المصانع ،
وعادة ما تعتمد هذه الضواحي على المدينة المركزية في تجارة الجملة
والتجزئة والخدمات المهنية المختلفة ، وهذا النمط من الضواحي منتشر
في منطقة ذروة الضواحي .

(ج) الضواحي السكنية أو المهاجع : (ورمز لها بحرف D)
وفيها لا يكون للصناعة شأن كبير ، وهي منتشرة جدا فيما عدا منطقة
ذروة الضواحي ، حيث تتفوق عليها الضواحي الصناعية . وهذه
الضواحي السكنية تحيط بالمدن الكبيرة مثل واشنطن ، لوس انجيلوس ،
وكليفاند ، وكذلك حول العواصم الادارية الصغيرة والمنتجعات .

(د) الضواحي المتنوعة : (ورمز لها بحرف C) وتكون فيها
الضواحي الصناعية والضواحي السكنية أكثر شيوعا ، فاذا كانت الضواحي
الصناعية أكثر أهمية ، تاخذ رمز (C — 1) وإذا كانت الضواحي السكنية
أكثر أهمية أخذت رمز (C — 2) .

(هـ) ضواحي مدن التعدين ، ورمزها (E) وهي ترجد في افليم
فحم الانتراسيت في شرق بنسلفانيا ، وحفول البيتوميني في الابلاش (١) .

٣ - مدن الحدائق :

ترتبط فكرة مدينة الحدائق Garden City باسم « ابنزار
هوارد » Sir Ebenzer Howard الذي كان يعمل كاتباً للاختزال

(1) Ibid., pp. 550 - 552 .

فى البرلمان البريطانى ، ولكنه كان يتمتع برؤية مستقبلية لأحوال المدن ، فعلى الرغم من أن المدن التى كان يعيش فيها هوارى لم تكن قد عرفت السيارة بعد - وهى التى أصبحت عبئا كبيرا ومشكلة من مشكلات المدينة المعاصرة - ولم تكن الصناعة قد أصبحت على هذا النحو من التعقيد الذى نلمسه اليوم ولم تكن مشكلات الحركة فى المدينة والرحلة الى العمل يوميا ، قد بلغت الحجم الذى نراه اليوم ، على الرغم من ذلك ، الا أن هوارى قد أدرك مدى المشكلات التى تنتظر المدينة ، واقترح وسائل العلاج لتلك المشكلات .

فى عام ١٨٩٨ أصدر هوارى كتابا عنوانه :
To—morrow : A Peaceful :

Path to Real Reform وتحدث فيه عن فكرة مدينة الحدائق ، وفى العام التالى أنشأ هوارى رابطة مدن الحدائق ، ثم أدخل على كتابه بعض التعديلات وأعاد نشره فى عام ١٩٠٢ تحت عنوان Garden Cities of To - morrow ويظهر فى الكتاب تأثره بالأفكار المثالية التى وردت فى مؤلفات بعض الفلاسفة والمفكرين وخاصة كتاب «يوتوبيا» Utopia الذى وضعه السير « توماس مور » Sir Thomas More فى عام ١٥١٦ ونحدث فيه عن المدن ذات الحجم السكانى المحدود والتى تنشر على صفحة الاقليم بتباعد معقول ، وكانت عاصمة دولة « توماس مور » المثالية وهى التى أسماها « أماروت » Amaurote تمتاز بمنازلها ذات الشرفات وحدائقها الطويلة ، كما تأثر « مور » أيضا بالفكر الفلسفى اليونانى الذى وضع حدا لنمو المدينة لتبقى صورة للخير ، أما اذا نمت بمعدلات ضخمة وأصبحت لا محدودة فإنها تصبح مصدرا للشر .

وتختلف فكرة هوارى فى مدينة الحدائق عن فكرة الضاحية أو المدينة التابعة وذلك لأن مدينة الحدائق مدينة متكاملة من حيث إشتغالها على المسكن والمصنع معا ، فمدينة الحدائق تضم كثيرا من المصانع التى تتركز فى منطقة متصلة داخل المدينة ، ولكنها مفصولة عن المناطق السكنية بحيث لا تنتقل اليها الضوضاء والأدخنة والروائح الناتجة عن المصانع ،

ولما كانت مدينة الحدائق مدينة صغيرة ، فإن كل عامل فيها يسكن بجوار عمله ، بما يسمح له بتناول غذائه في منزله (وهو من الأمور النادرة في بريطانيا) .

ولكل منزل حديقته الخاصة ، الى جانب الحدائق العامة والمتنزهات والملاعب التي تنتشر في كل مكان بالمدينة ، بحيث تبدو كأنها حديقة أو منتزه ، خاصة وأن طرقها وشوارعها تحف بها نطاقات مكسوة بالحشائش وتظلها الأشجار المتنوعة التي يختلف نوعها في كل طريق عنه في الطريق الآخر ، كما يحيط بالمدينة كلها حزام أخضر .

أما الدكاكين فهي توجد في مسطبة مركزية واسعة وتكون صالحة للتسوق في ظل أى ظروف جوية ، وتظهر المعروضات من خلال الواجهات الزجاجية الكبيرة لهذه الدكاكين .

ومن حيث الرحلة الى العمل ، فقد كان حجم المدينة المحدود يسمح بقطع أى مسافة سيرا على الأقدام ، أو باستخدام الدراجات ، ولم تكن مشكلة أماكن الانتظار قد ظهرت بعد ، لأن السيارة لم تكن قد عرفت طريفها الى شوارع المدن (١) .

وفي عام ١٩١٩ كان التعريف الذى قدمته «رابطة مدن الحدائق وتخطيط المدن» لمدينة الحدائق هو « أن مدينة الحدائق هى بلدة تم تخطيطها من أجل حياة أكثر صحة ، وصناعة أكثر نجاحا ، ويمكن لحجمها أن يؤدى الى حياة اجتماعية كاملة ، دون تجاوز ذلك وتكون محاطة بحزام من الريف ، وملكية الأرض فيها عامة ، أو مخصصة كلها لخدمة المجتمع » (٢) .

(1) Church , R. J. H., Development of the Ideas of Garden City, New Town and Garden Suburb, in I. G.U., 20 th Congress Guide to London Excursions , London. 1964.

(2) Osborn, F. J. Whittic, A., The New 'Towns. The Answer to Megalopolis , Lonard Hill , London, 1969, p. 36.

وقد اقترح هوارد أن يكون عدد سكان مدينة الحدائق ٣٢٠٠٠ نسمة ، فاذا وصلت واحدة من هذم المدن الى مرتبة المدينة المركزية ، يمكن أن يصل عدد سكانها الى ٥٨٠٠٠ نسمة ، أى تبقى مدينة صغيرة ، ولابد لها من أن تلتزم بهذا الحجم حتى لا تتضخم وتصاب بأمراض المدن العملاقة . وبعد خمسين عاما من نشر أفكار « هوارد » فان الأعداد التى اقترحها لسكان مدن الحدائق تبينتها أجهزة تخطيط البلدان الجديدة فى بريطانيا .

وقد أنشئت أول مدينة حدائق فى عام ١٩٠٣/١٩٠٤ وهى «ليتتشورث» Letchworth فى مقاطعة « هوتفورد » Hertfordshire على بعد ٣٥ ميلا (٥١ كيلو مترا) من مدينة لندن . والطريق الرئيسى فى ليتتشورث يتقاطع مع عدد من الطرق التى تحدد المربعات السكنية الكبيرة ، وتوجد وسط هذه المربعات السكنية كثير من الحارات المقلدة Cieses and Culs - de sac ولا تلتفى الطرق مع بعضها بزاويا قائمة تجنبا للأخطار المركبات (ثم السيارات حين ظهرت) ولا يفل اتساع الشوارع الرئيسية عن ١٢ مترا . ووجهت عناية كبيرة الى مظهر المدينة وبخاصة من حيث انتشار الزهور والأشجار متعددة الأنواع ، والتى تأخذ اشكالا جميلة ، وتوجد الخضرة فى كل ناحية من المدينة ، وقد ابقى على الأشجار الأصلية الجميلة التى كانت قائمة فى الموقع قبل انشاء ليتتشورث . أما كثافة المساكن فانها منخفضة للغاية ، حيث لا تتعدى عشرة منازل فى الفدان ، الى جانب الطرق التى تخدم تلك المنازل ، وفى أحيان قليلة تصل المنازل الى ١٢ منزلا فى الفدان بدون الطرق ، كما صممت المنازل بحيث يمكن الأشعة الشمس أن تدخل الى غرف المعيشة حتى فى قلب الشتاء .

وفى آخر عام ١٩٦٧ بلغ عدد سكان ليتتشورث ٢٨٣٠٠ نسمة ، يسكنون فى ٩٠٠٠ منزل ، ومساحة المدينة ٥٠٩٠ فدانا ، وهى تضم ١٧٠ مؤسسة صناعية وبها ٢١٣ دكانا و ١٦ مدرسة تضم ٤٠٠٠ تلميذ

وبها ٢٠ كنيسة وكثير من المباني العامة ، وكانت أوجه استخدام الأراضي في عام ١٩١٨ كما يلي :

الاستخدام	المساحة بالآفدنة
سكنى	١٢٨٨ فدان
صناعى	٣٠٢٠٠ فدان
دكاكين ومكاتب	٣٠٠٠ فدان
مبانى عامة	١٨٠٠ فدان
اماكن مفتوحة عامة	١٣٧٦ فدان
اماكن مفتوحة خاصة	١٤١٤ فدان
تعليمى	١٣٤٠٠ فدان
مدافن	٧٣ فدان
أعمال المصرف	٣٣ فدان
استخدامات أخرى	٣٣٦ فدان
النطاق الأخضر	٢٩٩٤١٤ فدان

ونبلغ كثافة السكان في ليتشورث ١٣٤ نسمة / الفدان ويخصص لكل ألف نسمة عشرة أفدنة من المناطق المكشوفة العامة والخاصة في مقابل فدانين في لندن (١) .

٣ - البلدان الجديدة :

(أ) في بريطانيا :

ظلت ليتشورث تجربة فريدة في تخطيط المدن ، وتطبيقا عمليا لمدينة الحدائق حتى بدأت تجربة أخرى لمدينة حدائق في عام ١٩١٩ ،

(1) Ibid, pp. 56 - 66 .

على يد « ايتزار هوارد » وكانت مدينة الحدائق الثانية هي « ويلين جاردن سيتي » Welwyn Garden City التى تقع على بعد ٢٠ ميلا (٣٢ كيلو مترا) شمال لندن من محطة « كنجز كروس » للسكك الحديدية .

وقد افادت ويلين من تجارب ليتشورث وان كانت الاسس العامة واحدة من حيث اعتماد كل منهما على مشروع جماعى يقوم به الأفراد فى صورة شركة دون تدخل حكومى ، وقد استمرت ويلين كذلك حتى عام ١٩٤٨ حين أصبحت الحكومة تشرف على ويلين جاردن سیتی بمقتضى قانون البلدان الجديدة ، وكان سكان ويلين فى ذلك الوقت ١٧٥٠٠ نسمة .

وكان التضخم الكبير الذى أصاب مدينة لندن قد أدى الى تشكيل لجان تخطيطية بهدف ايجاد احوال سكنية أفضل ، ففى عام ١٩٤٣ قدم « سير باتريك ابركرومبى » Sir P. Abercrombie خطته الأولى لتطوير مدينة لندن ، ثم قدم فى العام التالى خطة لندن الكبرى التى اقترح فيها انشاء حزام أخضر حول لندن ووضع حدا أعلى لكثافة السكان هو ١٠٠ نسمة/الفدان واعادة اسكان ١٢٥٠٠٠٠ نسمة أما فى ضواحي لندن او على أطراف مجمعها المدينى او فى المدن الواقعة وراء الحزام الأخضر الى جانب اعداد أخرى يجرى تسكينها فى مدن على مسافات تتراوح بين ٤٠ - ٥٠ ميلا (٦٤ - ٨٠ كم) من مركز مدينة لندن ، وأن انشاء عشرة بلدان جديدة يمكن أن يسكنها نصف مليون نسمة . وفى عام ١٩٤٥ درست المواقع المقترحة لتلك البلدان أو المدن الجديدة ، واقترحت الاسس التى ينبغى اتباعها فى انشاء تلك البلدان ، وصدر بذلك تشريعان فى عامى ١٩٤٦ ، ١٩٤٧ يتعلقان باستخدامات الاراضى فى البلدان الجديدة اهتداء بما تم فى ليتشورث وويلين جاردن سیتی .

وفى الفترة بين عامى ١٩٤٧ - ١٩٥٠ كان العمل قد بدأ فى انشاء ١٤ بلدة جديدة فى المملكة المتحدة منها ١٢ فى انجلترا وويلز واثنان

في سكتلند ، ثم أضيفت بلدة ثالثة في سكتلند عام ١٩٥٦ (١) . ويوجد الآن ٣٣ بلدة جديدة في بريطانيا يجتاز كل منها مرحلة خاصة من حيث التطور وعدد السكان ، ولكنها تهدف جميعا الى اعادة توزيع الصناعة ، والتخفيف من مركزيتها ، وكذلك التقليل من كثافة اسكان ، وتضخم المدن الكبرى . ويوجد من هذه البلدان ثمانية حول مدينة لندن على ابعاد تتراوح ما بين ٢٠ - ٣٠ ميلا (٣٢ - ٤٨ كيلو مترا) من قلب مدينة لندن ، وهذه البلدان الثمانية هي :

باسيلدون Basildon براكنل Bracknell ، كروالى Crayley
هارلو ، Harlow ، هانفيلد Hatfield ، همل همستيد Hemel
Hempstead سنيفنج Stevenage وويلين جاردس سينى . وتقع البلدان
الاربعة الاخيرة في مقاطعة هيرفورد شاير Hertfordshire (انظر
خريطة البلدان الجديدة في بريطانيا شكل رقم ٩) .

وتهتم البلدان الجديدة بتوفير بديل افضل عن الاحتقان والازدحام وامتداد النمو العمرانى للعاصمة البريطانية - او للمدن الكبرى عموما - نحو الأطراف .

وقد ثبت من تجربة البلدان الجديدة في بريطانيا نجاح هذا الهدف واجتذاب الصناعة اللازمة لتوفير عمالة محلية ، وتجنب احوال الازدحام السائدة في لندن ، ورحلة العمل المرهقة اليها كل يوم .

والبلدان الجديدة تمثل مدنا متكاملة بالمعنى الصحيح فهي ليست مدنا تابعة ، سواء من حيث السكن أو العمل أو الخدمات ، فيها الى جانب المصانع احوال سكنية افضل من العاصمة ، وبها أيضا تسهيلات للتسوق والتسلية والترفيه والثقافة ، الى جانب الخدمات المختلفة من تعليمية وصحية وغيرها ، كما أن هذه البلدان الجديدة توفر شيئا

(1) Ibid., pp. 94 - 104 .

هاما لسكانها الذين يعملون بها ويعيشون فيها ، وهو الاتصال المباشر والسريع بالريف ومناظره الجميلة وهوائه النقي الخالى من التلوث والذى تنتشر فيه رائحة الزهور بدلا من الأتربة وادخنة المصانع وروائحها غير المستحبة .



شكل رقم (٩) المدن الجديدة في بريطانيا

ولعل اجتذاب هذه البلدان الجديدة للسكان يتضح اذا ما قورن نمو سكانها بانخفاض عدد سكان مدينة لندن فى تعدادى ١٩٧١ و ١٩٨١

عن تعداد ١٩٦١ ، حيث فقدت لندن الكبرى في تعداد ١٩٧١ نسبة ٥٥٪ من سكانها فأصبحت ٧٤ مليون نسمة بعد ان كانت ثمانية ملايين في تعداد ١٩٦١ كما بلغ عدد سكان لندن في تعداد ابريل ١٩٨١ جملة قدرها ٦٦٩٦٠٠٠ نسمة أى أنها فقدت حوالى ١٠٪ من سكانها بين ١٩٧١ و ١٩٨١ . وقد حدث ذلك بالنسبة للمجمعات المدينية الكبرى تعداد ١٩٦١ ، وقد حدث ذلك ايضا بالنسبة للمجمعات المدنية الكبرى في بريطانيا وخاصة حول كل من نيوكاسل ، ليفربول ، مانشستر وبرمنجهام التى فقدت ٥٪ من سكانها ، على الرغم من ان سكان انجلترا وويلز قد نزايدوا في الفترة (١٩٦١ - ١٩٧١) بنسبة ٥٥٪ . وبلغت زيادة السكان بين التعدادين ١٨٪ في المناطق الريفية و ٨٪ في المدن الصغيرة (١) .

وتضم البلدان الجديدة في بريطانيا حاليا حوالى نصف مليون نسمة ، ويمكن ان يزداد عدد سكانها حتى يصل الى ٧٥٠٠٠٠ نسمة ، وهو الحد الأقصى الذى يسمح به تخطيط البلدان الجديدة الحالية في بريطانيا . وبعد عام ١٩٤٦ بدأت تظهر كثير من البلدان الجديدة في بريطانيا وكانت اولها ستيفنج التى تغطى مساحة ١٦٥٦ فداناً وقد اقترح لها حد سكاى هو ٦٠٠٠٠ نسمة وحين انتشت لم يكن عدد سكانها يتجاوز ٧٠٠٠ نسمة ، وقد قاوم أولئك السكان فكرة انشاء بلدة جديدة مما ادى الى تأخير نمو المدينة وتطورها ، حتى ان أول مسكن يتم شغله بها كان في عام ١٩٥٠ رغم أن كل الخدمات والمرافق كانت قد اكتملت ، ولكن في الخمسينات ارتفع معدل البناء والسكن الى ١٢٠٠ مسكن سنوياً ، وفي عام ١٩٧٠ كان عدد سكان ستيفنج قد وصل الى ٦٢٠٠٠ نسمة ، وقد رفع الحد الأقصى لعدد السكان فيها بحيث يصل الى ١٠٥٠٠٠ نسمة .

(ب) خارج بريطانيا :

واذا كانت كل من « مدن الحقائق » و « البلدان الجديدة » تعتبر

(1) The Econnimist. 24. 3. 1973, Property Survey. p. 36.; U. N. Demographic Year book, 1985, p. 278.

اضافات بريطانية لتخطيط المدن فان نجاحها في بريطانيا ، قد أدى الى ظهور اصداء ونظائر لها خارج بريطانيا سواء في 'وربا او غيرها من قارات العالم ، ففي الولايات المتحدة الأمريكية تذكر بعض المؤلفات أن أول مدينة حدائق انشئت هي « كنجز بورت » Kingsport في ولاية تنسى Tennessee ، وقد تآثر تخطيطها كثيرا بأولى مدن الحدائق البريطانية ورغم أن كثيرا من المؤلفين الأمريكيين مثل « لويس ممفورد » قد نبهوا الى ضرورة وجود سياسة أمريكية لتخطيط المدن ، الا أن ذلك قد تأخر ظهوره كثيرا حتى بعد عام ١٩٦٠ .

وكان من مشكلات التخطيط الأمريكية بصورة دائمة وجود سياسة التفرقة العنصرية والأحياء الطائفية Ghettos التي يعيش فيها السكان الملونون في معظم المدن الأمريكية الكبرى ، فقد كانت هذه الأحياء عقبة كأداء في وجه أية سياسة تتعلق بإعادة توزيع استخدام الأراضي وخاصة بالنسبة للمساكن سواء في المدن أو الضواحي . وفي عام ١٩٦٨ تم اقرار تشريعات مؤداها تشجيع انشاء مناطق سكنية خاصة مخططة ، وتسهيل منح قروض لهذا الغرض ، بشرط اقرار خطط التقسيم ، لضمان أحوال أفضل للأسر ذات الدخل المنخفضة والمتوسطة ، ومن أجل التوازن بين كل من الحاجات والتسهيلات الصناعية والتجارية والاجتماعية للسكان .

وفي كندا نشأت بعض المدن المخططة على الطراز البريطاني مثل « دون ميلز » Don Mills قرب تورنتو وكتيمات Kitimat في كولومبيا البريطانية .

أما في الاتحاد السوفيتي ، فإن حركة البلدان الجديدة أكثر ظهورا بالمقارنة مع كل من الولايات المتحدة وكندا ، ويرتبط ذلك بأهداف التخطيط السوفيتي من حيث إعادة توزيع السكان والعمل على لا مركزية الصناعة . وقد انشئت في الاتحاد السوفيتي حوالي ٨٠٠ بلدة جديدة وأكثر من ٢٠٠٠ مدينة صغيرة أخرى منذ عام ١٩١٧ ، ولكن النمط الروسي في البلدان الجديدة يختلف عن النمط البريطاني ، فالمدن الجديدة

الروسية لا تضع حدا أقصى لنمو السكان في معظم الحالات ، أو ان الحد الأقصى يكون مرتفعا عادة الى ١٥٠٠٠٠ وأحيانا ٢٠٠٠٠٠ نسمة ، وهى أعداد لا تصل اليها - الا قلة من البلدان في بريطانيا ، والنمط الخطى الأكبرها ألا يتجاوز ربع مليون نسمة .

وعلى الرغم من محاولات التخفيف من مركزية النمو في العاصمة الروسية ، فان سكان موسكو في عام ١٩٥٨ كانوا خمسة ملايين تقريبا ، وكان من المفترض انشاء عدد من البلدان الجديدة حولها ، كما حدث بالنسبة للعاصمة البريطانية ، الا ان سكان موسكو بلغوا في عام ١٩٦٨ أكثر من ٦.٥ مليون نسمة وارتفع عدد سكان موسكو في يناير ١٩٧٩ الى ٧.٨ مليون نسمة فاذا أضيفت اليها الضواحي يزيد عدد سكانها عن ثمانية ملايين نسمة ، وذلك رغم وجود خطة تقضى بنقل أكثر من ٢٠٠ منشأة صناعية من موسكو حتى عام ١٩٨٠ وعدم السماح بإنشاء صناعات جديدة في العاصمة ، وتقليل رحلة العمل اليومية ، فانه يبدو أن ذلك لم يتحقق ، وعلى النقيض من هذا ، فانه يجرى انشاء عمارات سكنية يرتفع بعضها لأكثر من ٢٥ طابقا في موسكو ، ومن شأن ذلك زيادة عدد سكان العاصمة الروسية .

ورغم تآثر المدن الروسية الجديدة بالفكرة البريطانية ، الا ان ثمة فروقا كبيرة في التنفيذ بالنظر الى الفروق المناخية والاقتصادية والتكنولوجية ، ونادرا ما توجد الفيلات الصغيرة ومساكن الأسرة الواحدة في روسيا ، ولكن الحدائق والملاعب والأشجار والزهور تنتشر في المدن الروسية ، كما يوجد حزام أخضر حول كثير من البلدان الروسية الجديدة ، هذا الى جانب الاهتمام بالخدمات العامة من تعليم وصحة وثقافة ، وخاصة بالنسبة للأطفال والشباب .

وفي الدول الأوروبية توجد البلدان الجديدة المخططة ، سواء في أوروبا الشرقية أو الغربية - وهى تقرب في ملامحها كثيرا من النمط البريطانى ، حيث أنها محدودة الحجم ، وتوجد في كل من بولندا وبلغاريا

(1) Osborn, F. and Whittie. op. cit., pp. 153 - 156.

وتسيكوسلوفاكيا ، كما توجد في هولندا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا ، وكذلك توجد في فنلندا حول العاصمة هلسنكي عدة بلدان جديدة ، أما السويد ، فإنها تعتبر نموذجا طيبا في تخطيط المدن ، ويصدق ذلك سواء بالنسبة للبلدان الجديدة أو الضواحي التي تنتشر حول ستكهلم ، وهي في معظمها مهاجع يسكنها العمال الذين يقومون برحلة عمل يومية الى أعمالهم ومصانعهم أما في النرويج فلا يوجد سوى ثلاثة مدن يزيد عدد سكان الواحدة عن ١٠٠.٠٠٠ نسمة ، ومعظم صناعاتها موزعة على مدن صغيرة يتراوح سكان الواحدة منها بين ١٠٠٠ و ١٤٠٠٠ نسمة ، ومعظم هذه المدن توجد بها صناعة واحدة تعتبر قوام المدينة الاقتصادي ، وأما الدنمرك فإن حوالى ثلث سكانها يعيشون في العاصمة ، وفي المدن الأخرى توجد كثير من أوجه الشبه بالمدن البريطانية الصغيرة (١) .

أما في بقية القارات ، فإن البلدان الجديدة قد توجد في سائر دول آخر . ففي القارة الآسيوية تعتبر إسرائيل من أهم الأمثلة لتبنى فكرة البلدان الجديدة ، وذلك من أجل توفير أحوال سكنية للمهاجرين اليهود تشبه ما كانوا يعيشون فيه في الدول التي وفدوا منها ، خاصة وأن اليهود في العالم كله سكان مدن . وتهدف إسرائيل الى انشاء ٢٤ مركزا اقليميا يتراوح سكان الواحدة منها بين ١٠٠٠٠ و ٦٠٠٠٠ نسمة الى جانب انشاء عدد كبير من البلدان الصغيرة والقرى التابعة ، والواقع ان تخطيط الاسكان في إسرائيل ينبغي النظر اليه دائما على أساس المجتمع العسكري الغاصب الذي احتل أرض غيره ولا يشعر فيها بالاستقرار ، ومن أجل ذلك فإن المدن الصغيرة والقرى الاسرائيلية تعتبر كلها مراكز عسكرية أيضا ، وللوظيفة الحربية نصيب في كل محله أو « مستعمرة » اسرائيلية . وعلى الرغم من أن اتجاه الحكومات الاسرائيلية يهدف الى انتشار السكان على أكبر رقعة من الأرض التي تحتلها إسرائيل ، والعمل على تقليل مركزية النمو في تل أبيب - حيفا للأعراض العسكرية وتخطيطية ، فإن حياة المهاجرين اليهود في مدن كبرى

(1) Ibid ., pp. 153.

قبل مقدمهم الى اسرائيل ، يجعلهم يفضلون البقاء في المجتمعات الحضرية الكبيرة .

ويوجد في شبه القارة الهندية ، وكذلك في الصين واليابان ، بعض نماذج يمكن اعتبارها من المدن أو البلدان الجديدة ، ومع ذلك فإن اليابان يظهر فيها الاتجاه الى نمو المدن المركزية بدرجة أكبر من ظهور المدن المخططة ، ولهذا فإن طوكيو تزداد نمواً بمعدلات تفوق غيرها من المدن اليابانية عادة ، وفي بعض الأحيان لا يكون نمو العمران في طوكيو من نوعية ممتازة من المباني ، ويؤدي النمو المستمر لطوكيو الى مشكلات كثيرة كما هو الحال في كل من نيويورك ولندن ، بل ان طوكيو تعاني من المشكلات بدرجة أكثر حدة ، وخاصة أن مرافق المدينة وخدماتها لا تكفي سوى ٢٠٪ من السكان (١) .

وفي أمريكا اللاتينية تؤدي الهجرة المتدفقة الى المدن في معظم الأقطار الى وضوح الاتجاه لنمو المدن المركزية وظهور الأحياء المتدهورة ومدن الأكواخ ، حتى في البرازيل ، فقد ظهرت هذه الملامح في العاصمة الجديدة - برازيليا - كما أنها منتشرة في كثير من العواصم والمدن الكبرى ، كما سبق لنا أن عرضنا لحالة عاصمة فنزويلا .

وفي استراليا يوجد اتجاه واضح نحو نمو المدن المركزية ، بحيث توجد نسبة كبيرة من السكان تعيش في المدينتين المليونيتين ، ومع ذلك فقد ظهرت عدة بلدان جديدة قرب أدليد وكذلك ظهرت « المدينة » Medina قرب بيرث كواحدة من هذه البلدان الجديدة على النمط البريطاني .

وفي القارة الأفريقية لا تزال الفرصة تنتظر ظهور مدن جديدة وبلدان مخططة تفيد من تجارب القارات الأخرى ، ومن هذه المدن الجديدة ميناء تيمما Tema في غانا .

(1) Hall, Peter, The World Cities, World University Library, London, 1968, p. 217.

(ج) المدن الجديدة في مصر :

ظل المعمور المصرى طوال عصور التاريخ تقريبا مركزا فى مساحة محدودة من الأراضى المصرية لا تتعدى نسبة ٤% من المساحة الكلية ، وقد دخلت مصر فى منتصف هذا القرن مرحلة الانتقال الديموجرافى وارتفعت معدلات الزيادة الطبيعية فيها الى درجة خطيرة حيث ينضاعف السكان كل ربع قرن تقريبا ، وقد صاحب ذلك ارتفاع معدلات الهجرة الى المدن وأدى ذلك بدوره الى زيادة الطلب على المساكن فى المدن وتوسعت كثير من المدن على حساب الأرض الزراعية الخصبة ، مما يهدد بتناقص الأرض الزراعية فى مصر ، ويرغم عمليات استصلاح الأراضى التى بدأت منذ الخمسينات ، الا ان امتداد العمران فى مصر قد ابتلع مساحة تساوى مساحة الأرض التى استصلحت للزراعة ، مع فارق أساسى وهو أن التوسع فى نمو المدن يحدث على أرض مرتفعة الخصوبة ، كما ان طريقة البناء وصناعة الطوب فى مصر أدت الى تجريف مساحات اضافية من هذه الأراضى الخصبة . ويرغم ذلك كله فان مصر تواجه أزمة اسكان حادة .

وفى عام ١٩٧٨ قدرت وزارة الاسكان أن النقص فى عدد الساكن فى المدن المصرية يصل الى ١٢ مليون وحدة سكنية ، بالإضافة الى أنه توجب ٣٠٠.٠٠٠ وحدة سكنية انتهى عمرها الافتراضى وتحتاج لاحتلال فورى ، كما قدر أن الطلب على الوحدات السكنية فى المدن حتى عام ٢٠٠٠ بما يقابل نمو سكانها يصل الى ٢٥ مليون وحدة سكنية ، ويعنى ذلك أن اجمالى الطلب على الوحدات السكنية حتى نهاية هذا القرن يصل الى ٤ مليون وحدة سكنية فى المدن ، فضلا عن أن هذه الأعداد لا يمكن أن تقوم اعتمادا على الجهد الحكومى وحده فان انشاءها فى المدن القائمة يمكن أن يؤدى الى مشكلات أكثر بالنسبة للتوسع على حساب الأرض الزراعية ، ولذلك كان من الضرورى الاتجاه الى جبهات توسع جديدة تتمثل فى الهوامش الصحراوية للمعمور ، على أن تقوم الحكومة بمد شبكات البنية الأساسية Infrastructure



من طرق ومرافق تشمل شبكات المياه والانارة والصرف الصحى ، الى جانب تحمل مسئوليئه انشاء الوحدات السكنية الاقتصادية ، على ان يقوم القطاع الخاص بانشاء الوحدات من المستوى فوق المتوسط والاسكان الممتاز .

والواقع ان التجربة المصرية فى بناء المدن الجديدة ليست بالغة الحداثة اذا أخذنا فى الاعتبار ان المدن الجديدة هى مدن مخططة وأنها تهدف الى تعديل اساسى فى شبكة العمران ، فقد مرت مصر بتجربة انشاء المدن الجديدة بعد شق قناة السويس ، حيث نشأ محور جديد للعمران يتمثل فى هذا الشريان الملاحى الحيوى للتجارة الدولية ، وعلى الرغم من ان مدينة السويس كانت قائمة قبل شق القناة ، الا أن كلا من بور سعيد والاسماعيلية قد انشئتا كمدينتين جديدتين مخططين أثر شق قناة السويس ، وكانت لهما ، ولا تزال ، كثير من ملامح المدن الجديدة من حيث التخطيط والقاعدة الاقتصادية والمساحات المكشوفة والاحوال السكنية الأفضل ، ومع ذلك فان التفكير ينصرف عادة عند ذكر المدن الجديدة فى مصر الى ما بعد حرب اكتوبر ١٩٧٣ حيث بدأت المحاولات الجادة لتغيير خريطة المعمور المصرى والعمل على اعادة توزيع السكان على الاراضى المصرية .

ويمكن أن نقسم حركة انشاء المدن الجديدة التى تجرى حالياً فى مصر الى مجموعتين من المدن يمكن أن تليهما مجموعات أخرى ، وأما المجموعة الأولى من المدن الجديدة فتضم كلا من مدينتى العاشر من رمضان والسادات ، نم مدينة العامرية الجديدة . وتأتى مدينة ١٥ مايو كمرحلة انتقالية قبل المجموعة الثانية التى تضم المدن الجديدة الثلاثة : ٦ اكتوبر والأمل والعبور أما مدن المجموعة الأولى فتتفق فى أنها اختارت مواقع تمثل نقط انتصاف بين القاهرة وكل من الاسماعيلية والاسكندرية بالنسبة لمدينتى العاشر من رمضان والسادات ، وبذلك تقع هذه المدن الجديدة فى مواقع جذب متوازن بين المدن القائمة ، أما العامرية الجديدة فهى

تقع جنوب غرب الاسكندرية وتفيد من الجبهة البحرية ، واما ١٥ مايو فهي تمثل نموذجا منفردا لانها مدينة تابعة اكثر من كونها مدينة جديدة ، وذلك لانها صممت اصلا لاصلاح خطا متراكم يتمثل في توسيع المنطقة الصناعية في حلوان وارتفاع اعداد العاملين في الصناعات بها دون ان يصاحب ذلك انشاء وحدات سكنية لأولئك العاملين . واذا كانت كل من مدن رمضان والسادات والعامرية مدنا صناعية الركيزة في المقام الاول فان مدينة مايو هي مدينة سكنيه اساسا .

ويقدر لهذه المدن الأربع الجديدة ان تستوعب في عام ٢٠٠٠ سكانا جملتهم ١٦٥ مليون نسمة ، وهذا العدد يمثل ١٠٪ من الزيادة المنتظرة في سكان المدن في مصر حتى نهاية القرن العشرين ، واذا لم تنشأ مدن جديدة فان هذا سيؤدي الى مزيد من المشكلات للمدن القائمة التي يتدفق عليها المهاجرون من المناطق الريفية ، ومن اجل ذلك يجرى العمل حاليا للتخطيط لاقامة جيل ثان او مجموعة ثانية من المدن الجديدة ، وهي تقع في معظمها في اقليم القاهرة الكبرى التخطيطي وان كان من اهداف المخططين لها ان تكون مدنا مستقلة تتوفر بها ركيزة اقتصادية تستوعب ٨٠٪ من قوة العمل التي تتوفر بين سكانها بحيث تقل رحلة العمل اليومية الى احدى قدر ممكن ، وتضم هذه المجموعة مدنا جديدة ثلاثة هي ٦ أكتوبر والأمل والعبور ، وتقع الاولى على طريق الواحات البحرية الذي يتفرع عن طريق القاهرة / الفيوم وتقع الثانية على طريق المعادى / العين السخنة وتقع الثالثة شرق الخانكة .

جدول رقم (٤) البيانات الاسامية للمدن الجديدة في مصر (١)

البيانات	المساحات	رمضان	العائش من	العامة	١٥ مايو	٦ أكتوبر
المسافة الى اقرب مدينة (كم)	٩٥	٥٨	٥٠	٥٠	٤	٣٦
عدد السكان المستهدف عام ٢٠٠٠	٢٠٠٠	٥٠٠	٥٠٠	٥٠٠	١٥٠	٢٥٠
العمالة الصناعية/من قوة العمل	٣٦	٤٠	٤٠	٤٠	*	٢٥
المساحة الكلية (بالهكتار)	٤٨٤١	٥٦٧٨	٤٧٨٠	٤٧٨٠	١٠٣٤	١٤٤٠
المساحة الكلية (بالفدان)	١١٤٢٣	١٣٤٠٠	١١٢٨٠	١١٢٨٠	٢٤٤٠	٣٥٧٤
استخدامات الإسكان/من المساحة	٢٥	٣٨	٣١	٣١	٢٤	٤٢٢٤
استخدامات الاستخدام العامة	٢٧	٧	٢٧	٢٧	٢١	٩٧
المرافق والاستخدامات العامة	٢٧	٢٠	١٠	١٤	*	١٨٣
من المساحة	٢١	١٠	١١	١١	١٨	١١٣٨
استخدامات الصناعة/من المساحة	٢١	٢٠	١٠	١٤	*	١٨٣
المناطق الخضراء والكثافة	٢١	٢٠	١٠	١٤	*	١٨٣
من المساحة	٢١	٢٠	١٠	١٤	*	١٨٣
الطرق % من المساحة	١٣	٢٥	٢٥	٢٥	٣٧	١٢٥
الكثافة الصافية (شخص/فدان)	١٧٥	٩٨	٩٨	١٤٥	٢٥٦	١٦٥
الكثافة العامة (شخص / فدان)	٤٤	٣٧	٣٧	٤٥	٦١	٧٠

* لاحظ ان مدينة ١٥ مايو تعتبر مدينة تابعة ومعظم سكانها من منطقة حلوان الصناعية .

Nohad A. Toulan, New Towns in the Greater Cairo Urban :
 Report I, Geeral Organization for Physical Planning, pp. 7 - 12.

ويمكن ملاحظة ما يلى بالنسبة لهذه المدن الجديدة فى مصر :

١ - تمثل الصناعة ركيزه اقتصاديه أساسيه لهذه المدن ، بما يعنى أن نسبة كبيرة من العاملين فيها سيكونون من ذوى الياقات الزرقاء ، وليسوا من المهنيين أو العاملين فى الخدمات من ذوى الياقات البيضاء الذين كانوا يشكلون نسبة كبيرة بين سكان كثير من المدن المصريه الحاليه ، وخاصه فى المدن الكبيره ، ويمثل هذا الاتجاه أمرا ضروريا لتصحيح التركيب الاقتصادى والحرفى للسكان فى المستقبل ، وعلى نحو خاص اذا ارتبط ذلك كله بخطة رشيدة لمصر المستقبل .

٢ - من الملامح الرئيسيه للمدن الجديده انخفاض الكثافه السكانيه بالمقارنه بالكثافات فى القاهره الكبرى والمدن الأخرى حاليا ، والتي تصل الى ١٠٠ نسمة / الفدان من المنطقه المبنية وترتفع أحيانا الى أكثر من ٤٠٠ نسمة للفدان فى أقسام الموسكى وباب الشعريه وروض الفرج حسب تعداد ١٩٧٦ ، بل أن كثافه السكان فى قسم باب الشعريه فى تعداد ١٩٦٦ كانت تصل الى ٥٧١ نسمة / الفدان ، أما المدن الجديده فان كثافتها ستقل عن ذلك كثيرا ، ويصدق ذلك حتى بالنسبه لمدينه ١٥ مايو التي تمثل أعلى كثافات المدن الجديده والتي يفدر لها أن تصل الى ٢٥٦ نسمة / الفدان فى المنطقه المبنية ، وأن كانت كثافه السكان العامه بها هى ٦١ نسمة / الفدان ، وهى كما سبق القول مدينه سكنيه أساسا .

٣ - من الملامح الهامه أيضا فى المدن الجديده تخصيص مساحات واسعه للمناطق الخضراء والمكشوفه ، التي تخدم استخدام النزهه والترفيه ، فهى تصل الى ١٠% فى أقل الحالات وهى مدينه العاشر من رمضان ولكن ترتفع الى ٢١% فى مدينه السادات ، وفى هذا الصدد نختلف المدن الجديده بدرجة جذريه مع المدن القائمه ، والتي تكاد كل مساحاتها الخضراء أن تختفى تحت وطأة اشتداد الطلب على الأرض ، وقد كاد الأمر أن ينتهى الى مدينه بلا أشجار فى حاله القاهره

التي اختفت كثير من حداثتها العامة وآخرها حديقة الأزبكية ، وهذا برغم ضالة المساحات الخضراء في القاهرة أصلا . وان كانت قد حدثت اضافات محدودة بعد عام ١٩٨٥ تتمثل في الحديقة التي اقيمت مكان كلية دار العلوم القديمة ثم الحديقة الدولية في مدينة نصر .

ولعله من المهم هنا أيضا ان كثيرا من الصناعات التي نقام في بعض هذه المدن الجديدة ، مثل مدينة ٦ أكتوبر على نحو خاص - تخضع لمواصفات اختيار بحيث تكون صناعات غير مقلقة ولا تؤدي الى تلوث البيئة .

الفصل الخامس

« وظائف المدن »

يمكن معالجة الوظيفة في جغرافية المدن على مستويين : مستوى عام ومستوى خاص ، أما المستوى العام ، فيحاول دراسة ما يوجد من نشاط اقتصادي في المدينة ، ويضفي صفة النشاط الغالب على المدينة كوظيفة رئيسية لها ، فهذه مدينة صناعية ، وتلك مدينة ترفيهية ، والثالثة مدينة تجارية أو حربية ، وهكذا . أما المستوى الخاص في دراسة الوظيفة فهو يتعلق باستخدامات الأراضي في المدينة ويسعى الى ايجاد انماط من الوظائف في اطار المكان نفسه وليس بناء على وظائف السكان كما هو الحال بالنسبة للمستوى العام ، وبهذا فان دراسة وظائف المدن في المستوى العام تعتبر جزء من دراسة الجغرافية الخارجية للمدن ، أما استخدام الأراضي فيدخل في الجغرافية الداخلية للمدينة .

ونادرا ما نجد مدينة قد أصبحت حكرا لوظيفة واحدة ، اذ أن القاعدة العامة هي أن المدن متعددة الوظائف ، وأن اختلفت أهمية هذه الوظائف المتعددة بالنسبة لحياة المدينة وسكانها ، كما أن تعدد الوظائف قد يكون شاملا وكبيرا في بعض المدن بينما لا تحظى مدن أخرى الا بعدد محدود من الوظائف ، وعلى الرغم من أن الزراعة تستبعد عادة من وظائف المدينة ، الا أن هذا الاستبعاد ليس كليا أو مطلقا ، فبعض المدن تضم مساحات زراعية من الرقعة الداخلة في حدودها ، ونسبة من العاملين بالزراعة بين سكانها ، وهذا الى جانب المدن التي سبق وصفها بأنها مدن زراعية ويوجد بعضها في دول شرقي أوروبا وتتخصص في زراعة حاصلات التصدير .

وكثيرا ما تتطور الوظائف داخل المدينة الواحدة على مر الزمن ، ورغم أن مدن التعدين ، ومدن الترفيه والاستجمام والمشتات ومدن

النقاها ، كثيرا ما يضرب بها المثل على طغيان وظيفية واحدة ، الا أن كثيرا من هذه المدن ما تلبث أن تتطور بها أعداد أخرى من الوظائف .
التي قد تكون أقل أهمية في حياة المدينة من الوظيفة الأساسية التي يطلق عليها أحيانا مبرر الوجود *Raison d'etre* ، ولكن بعض هذه الوظائف الأساسية قد تتعرض لتغير جذري ، فمدينة التعدين اذا لم تتطور وظيفيا قبل أن ينضب المعدن فانها تتحول الى مدينة اسباح *Raison d'etre* ولكنها اذا تحولت الى وظيفة أخرى فانها تستمر في الوجود ، وقد حدث أن تحولت بعض مدن التعدين الى اطلال في الولايات المتحدة ، وقد حدث ذلك أيضا على ساحل البحر الأحمر في مصر (جمسة) ولكن كثيرا من مدن التعدين الأمريكية تحولت بسرعة الى الزراعة أو الترفيه أو الصناعة أو الصيد حسب الامكانيات المتوفرة ، وبذلك ظلت هذه المراكز العمرانية قائمة وإن تغيرت وظيفتها .

وتتعرض بعض الوظائف المدنية لتغيرات أساسية نتيجة لحدوث تطور في التكنولوجيا ، فالوظيفة الحربية من أقدم الوظائف التي عرفت في المدن ، ولكن لعل أهمية هذه الوظيفة قد أصبحت محدودة في المدن المعاصرة وبعد أن كانت هذه الوظيفة تنتشر لتشمل عددا كبيرا من المدن تقلصت أعداد هذه المدن ، بل وأصبحت في كثير من الأحيان وقفا على أجزاء من المدن ولا تشمل مدنا بكاملها والسبب في ذلك يرجع الى أن فنون الحرب ووسائل النقل والمواصلات تطورت لدرجة أصبح معها من غير الضروري وجود الحاميات والقلع الحصينة على التخوم أو الحدود ، وفي المواقع والمواقع التي كانت تختارها الوظيفة الحربية من قبل ، بل أن الموانئ الحربية قد تعرضت لنفس الأثر ، وأصبحت هذه الموانئ تخدم التجارة ، ربما بدرجة تساوى وظيفيا ما تقوم به من وظيفة حربية ، ولعل ميناء الهافر *Havre* في فرنسا مثال طيب على ذلك .

وقد درجت بعض المؤلفات الجغرافية في دراسات المدن ، أن تخصص جزءا كبيرا لدراسة المدن من زاوية الوظيفة ، وبذلك يكون المنهج

الوظيفى هو الذى تقوم عليه هذه المؤلفات ، فتدرس كل وظيفة وما يرتبط بها من خصائص الموقع والموضع ، ثم توزيع هذه المدن والعوامل التى تحكمه (١) . ولكن ظهرت الى جانب ذلك مؤلفات أخرى تهتم فى دراسة الوظيفة بالأساس الاقتصادى والتصنيف الوظيفى للمدن ، وهو ما سنأخذ به .

وفى دراسة اقليم المدينة يمكن تتبع أثر وظائف المدن فى اقليمها . وذلك لأن المدينة لا تنتج سلعا ولا تقدم خدمات للوفاء بحاجة سكانها فقط ، ولكنها بالإضافة الى ذلك تنتج ما يزيد عن حاجة سكانها ، وتقدمه لسكان اقليمها ، بل ان كثيرا من المدن يتعدى انتاجها حدود اقليمها المباشر ، وتنتج سلعا أو تقدم خدمات قد يتسع مجالها أحيانا ليشمل العالم كله ، فمدينة ديترويت لا تنتج سيارات لحاجة سكانها أو سكان اقليمها فقط ، بل انها لا تنتج للسوق الأمريكى فقط ، ولكن سوقها للسيارات يمتد ليشمل العالم بأجمعه ، ومدينة القاهرة لا تقدم من خلال الجامعات القائمة فيها خدمة لسكانها أو لسكان اقليمها فقط ، بل ان وظيفتها هذه تتعدى مصر كلها أيضا لأن جامعاتها تضم طلابا من كثير من دول العالم .

ولكن تحديد أهمية الوظائف التى تمارس فى المدينة ليس أمرا سهلا ، فهل نعتمد على العائد الذى تدره وظيفة ما الى المدينة فى صورة نقدية ؟ وكيف يتسنى لنا حساب ذلك العائد ومقارنته بالدخول التى تدرها الوظائف الأخرى ؟ وهل يمكن الوصول الى تقدير صحيح بالنسبة لكل وظائف المدينة بما فى ذلك الخدمات ؟ وكيف يمكن حساب المقابل النقدى للخدمات المجانية التى تقدمها الدولة ، بل هل يمكن الوصول الى ارقام صحيحة لأرقام المبيعات فى كل من تجارة الجملة وتجارة التجزئة ؟

وربما تكون صعوبة التوصل الى نتائج يمكن الوثوق بها ، بناء على

(١) يأخذ بها الاتجاه كل من جريفت تايلور وجمال حمدان ، وكذلك كل من شابرو وبيجو - جارنييه فى كتابهما المشترك .

اجابات الأسئلة السابقة ، هى التى ادت الى أن معظم الباحثين فى اقتصاديات المدن ووظائفها أصبحوا يجدون نتائج أكثر قيمة فى الاعتماد على بيانات وظائف السكان وحرفهم ونشاطهم الاقتصادى ، كما تنشرها النعدادات او احصاءات القوى العاملة ، هذا بالاضافة الى استخدام اسلوب الاستبيان والعينات الاحصائية للتحقق من صحة البيانات المنشورة . فادا توفر لدينا بيانات عن وظائف كل ساكن فى المدينة ممن يمارسون أنشطة اقتصادية ، فان ذلك يكون خطوة أساسية فى التوصل الى وظائف المدينة ، ومعنى ذلك ان الوظائف التى نمارسها المدينة هى محصلة للوظائف التى يمارسها سكانها ، ومن الطبيعى أن مدينة صناعية ترتفع أعداد العاملين بالصناعة ، وترتفع نسبتهم بالقياس الى بقية القوة العاملة من السكان ، ومدينة أخرى أهم وظائفها الخدمات ، ينتظر أن ترتفع أعداد « الموظفين » أو العاملين بالخدمات من سكانها ، ومدينة التعدين يعمل العدد الأكبر من سكانها فى أنشطة التعدين ، بينما تبقى نسبة صغيرة للعاملين فى خدمة هذا العدد الأكبر .

وقد تخلف الفلسفة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية فى المجتمعات بين الدول الرأسمالية والدول الاشتراكية أو فى الدول النامية ، ولكن المدن فى كل هذه الأنظمة نجم جمع قدرا كبيرا من التركيز فى الجوانب الاقتصادية ، وبخاصة كلما كانت مدنا ضخمة . فمدينة نيويورك وهى القلب النابض للاقتصاد الأمريكى كان بها فى عام ١٩٧٠ ما يمثل نسبة ٣٩.٤٪ من جملة رءوس الأموال العاملة فى أهم المؤسسات الاقتصادية الكبرى فى الولايات المتحدة (ويبلغ عددها ٥٠٠ مؤسسة منها ١٣١ مؤسسة فى نيويورك وحدها) ، ومع ذلك فان نيويورك تعاني من أزمات مالية حادة ، نظرا لأن رأس المال الخاص لا يكثر كثيرا بغير الربح المادى ولا يسهم فى نفقات توفير الخدمة العامة عن طوعية ، وانما يعتمد على الحكومة فى ذلك ، ويؤدى التطور الدائم فى التقنية الى تقليل العمالة الصناعية مع زيادة الانتاجية بينما تتزايد العمالة فى الخدمات ، وفى الفترة بين أعوام ١٩٥٣ و ١٩٧٣ تقلصت العمالة الصناعية فى نيويورك

بنسبة ٣٨٪ على حين زادت العمالة في الخدمات والوظائف الحكومية بنسبة ٤٩٪ .

وفي الاتحاد السوفيتي كان المخطط يهدف الى الحد من نمو المدن الكبرى منذ الثلاثينات ، ولكن برغم ذلك فقد نمت تلك المدن وطيفيا وعمرانيا . اما في كوبا فقد ادى النحول من النظام الراسمالي الى الاشتراكية الى انخفاض نسبة النمو السكاني في هافانا نتيجة لتحطيط الهجرة الى العاصمة وتوزيع الصناعات الجديدة بعيدا عنها (١) . اما في الدول النامية فتكاد الصناعة أن تكون حكرا للمدن الكبرى وبخاصة العواصم مما يؤدي الى مشكلات متفاقمة .

الركيزة الاقتصادية للمدن (٢) :

اذا كانت الانتاج والنشاط الاقتصادي والخدمات في أي مدينه يوجد الى سكان هذه المدينة ، علاوة على سكان آخرين يعيشون خارج حدود

(1) Douglas, Ian, op. cit., p. 8.

(٢) من أوائل الدراسات التي ظهرت عن الركيزة الاقتصادية للمدن ، دراسة ظهرت باللغة الألمانية في عام ١٩٠٢ وعنوانها : الرأسمالية الحديثة - الجزء الثاني وعنوانها الأصلي هو : Sombart, W., Der Moderne Kapitalismus, Vol. 2., Leipzig, 1902, وقد فرق فيها « زومبارت » بين الوظائف الرئيسية للمدن Stadegründer والوظائف التكميلية Stadefuller أو غير الرئيسية ، وقد انتقلت هذه الأفكار الى اللغة الانجليزية عن طريق المخططين ، وخاصة في الولايات المتحدة ، ومنها دراسة روبرت هيچ :

Haig, Robert M., Regional Survey of New York , Major Economic Factors in Metropolitan Growth and Arrangement, Vol. I. ; New York, 1928.

وقد فرق « هيچ » بين الحرف الأساسية أو الأولية التي تنتج السلعة لأهداف التسويق الخارجى ، والحرف أو الوظائف المساعدة التي تنتج السلع والخدمات لمساعدة الفئة الأولى ، وفي عام ١٩٣٩ تمكن «هومر هويت» من تقديم هذه الأفكار بصورة أكثر تبلورا تحت اسم القاعدة الاقتصادية أو الركيزة الاقتصادية للمدن ، أنظر لتفصيل ذلك :

Weimer, A. M. and Hoyt, H., Principles of Real Estate, Ronald Press, New York, 1954.

المدينة ، فمعنى ذلك أن الانتاج الذى يستهلك فى المدينة يمكن اعتباره فى خدمة السكان ، ويمكن أن يطلق على هذا القسم من الانتاج أنه نشاط اقتصادى خادم للمدينة City Serving وأما الجزء الآخر من الانتاج ، وهو الذى يعطى عائدا يدخل الى المدينة فإنه نشاط اقتصادى مكون للمدينة City Forming

وقد تكون الأنشطة خادمة للمدينة ولسكانها فى معظمها ، فالمدارس الابتدائية ودور الحضنة والمخابز ودكاكين البيع بالقطاعى ، تنتشر فى كل جزء من المدينة ، وهى كلها تمثل جوانب من النشاط الاقتصادى الخادم ، أى الذى يوجه لخدمة سكان المدينة ، ونادرا ما يفيد منه سكان يعيشون خارج حدود المدينة ، كما أن صناعات أخرى ، قد تكون فى معظمها صناعات مكونة أو أساسية ، فصناعة السيارات فى ديترويت هى صناعة مكونة للمدينة ، وعلى الرغم من أن بعض السيارات المنتجة تباع فى ديترويت ، ويستخدمها سكان المدينة ، إلا أن الصناعة نشأت أصلا لخدمة سوق أكبر امتدادا بكثير وهذا يختلف عن صناعات أخرى أو أنشطة أقيمت أصلا بهدف خدمة سكان المدينة ، على الرغم من أن بعضها ممن لا يسكنون المدينة قد يفيدون منها ، مثل دكاكين غسيل الملابس وتنظيفها .

ويقترح « هومر هويت » للتوصل الى تحديد العلاقة بين الصناعات المكونة والصناعات الخادمة فى مجال مثل صناعة السيارات فى ديترويت ، أن نقول أولا الى النسبة المئوية للعاملين فى صناعة السيارات فى الولايات المتحدة كلها ، هذه النسبة هى التى تمثل المتوسط القومى لهذا النشاط ، وهى ١٥% ، أما فى ديترويت فإن نسبة العاملين فى صناعة السيارات ترتفع الى ٢٨% من جملة العاملين ومعنى ذلك أن ما يزيد على المعدل القومى يمثل النسبة التى تشكل الصناعة أو النشاط المكون للمدينة وهى ٢٦٥% ، أما ما يقابل المتوسط القومى (١٥%) فهو يمثل النشاط الخادم للمدينة (١) .

(1) Alexanderson , G., City - Forming and City-Serving Production, in Mayer and Kohn, eds., op. cit., pp. 110 - 112 .

ويرى « جون الكساندر » ان النشاط الاقتصادى الذى يجلب للمدينة نقودا أو عائدًا من خارج حدودها هو نشاط رئيسى أو فاعدى Basic اما النشاط الذى يخدم الطلب المحلى ويلبى حاجات سكان المدينة انفسهم ، فهو نشاط غير رئيسى Non - basic . وأما كيفية التوصل الى تحديد فئة العاملين بالنشاط الرئيسى الى العاملين بالنشاط غير الرئيسى Basic-Nonbasic Ratio فيمكن التوصل اليه حسب المثال التالى :

لنفترض ان مدينة ما تبلغ قوة العمل العمل بها ٥٠ر٠٠٠ نسمة ، يعمل منهم فى الأنشطة الرئيسية أو الأساسية ٢٥ر٠٠٠ نسمة وفى الأنشطة غير الرئيسية ٢٥ر٠٠٠ نسمة وفى هذه الحالة يكون معدل الأعمال الرئيسية الى الأعمال غير الرئيسية ١٠٠ : ١٠٠ اما اذا كان ٣٠ر٠٠٠ من سكان المدينة يعملون بالأنشطة الرئيسية و ٢٠ر٠٠٠ يعملون بالأنشطة غير الرئيسية فتكون النسبة ١٠٠ : ٦٦

ويتساوى فى قياس النشاط الرئيسى وغير الرئيسى ان يكون مجاله هو الانتاج الصناعى أو الخدمات ، فاذا كان لدينا مصنعان احدهما يسوق انتاجه بالكامل خارج المدينة ، فان انتاج هذا المصنع يكون من الأنشطة الرئيسية ، وكذلك يكون العاملون به من قوى النشاط الرئيسى ، واما المصنع الاخر ، فانه يوجه انتاجه بالكامل للتوزيع فى المدينة ذاتها ، فهذا المصنع والعاملون فيه يعتبرون من الأنشطة غير الرئيسية ، وكذلك الحال بالنسبة للمؤسسات التعليمية ، فاذا كان الأمر يتعلق بكلية جامعية أو معهد عال ، فان النشاط يعتبر رئيسا ، أما المدارس الثانوية وما دونها فانها غالبا ما تكون ذات نشاط يخدم سكان المدينة ولذلك فهى أنشطة غير رئيسية ، فاذا أنتج المصنع أو انتظمت المدرسة نسبة من النشاط لخدمة المدينة ونسبة اخرى لخارجها يكون هذا النشاط قسمة بين ما هو رئيسى وما هو غير رئيسى حسب نسب توزيعه (١) .

(1) Alexander, John W., The Basic-Nonbasic Concept of Urban Economic Functions, in Mayer and Kohn, op. cit., pp 87 - 94.

وقد اتضح في كثير من الدراسات أن معدل النشاط الأساسي الى غير الأساسي يظهر ارتفاعا في نسبة العاملين بالنشطة غير رئيسية ، كلما ازداد حجم المدينة ، وانه الامر طبيعي ان تمارس المدينة الكبيرة عددا من الوظائف التي لا تمارسها المدن الصغيرة ، ومن هذه الوظائف بعض الأنشطة الموجهة لخدمة سكان المدينة أنفسهم كما انه كلما ازداد عدد سكان المدينة ، كلما اتجهت نسبة منهم الى الأنشطة وخدمات يقومون بها لبعضهم البعض وبدرجة لا تتوفر في المدن الصغيرة (١) .

وتشهد المدن الكبيرة - عادة - مدى واسعا تفد منه العمالة في الرحلة اليومية الى العمل ، وقد يؤدي ذلك الى ان ما يباع خارج المدينة ، يكون قد بيع بالفعل لسكان يعملون في المدينة وينقاضون دخولهم من العمل بها ، ومثال ذلك مدينة نيويورك ، حيث ان كثيرا من الاجزاء الواقعة خارجها يسكنها اناس يعملون في نيويورك ويحصلون على دخولهم منها ، ولذلك فان مبيعات نيويورك لهم لا تمثل نشاطا رئيسيا ، ففي الواقع يمكن القول بان المدينة تباع لنفسها ، على عكس الحال بالنسبة لمركز تجارى يأتى اليه الفلاحون للشراء ، لأن دخل أولئك الفلاحين ناتج عن ايراد مزارعهم ، وليس ناتجا عن نشاط المركز التجارى ، وهنا تكون المبيعات الخارجية لهذا المركز التجارى من النشاط الاقتصادى الرئيسى على عكس مثال نيويورك (٢) . والركيزة الاقتصادية أو القاعدة الاقتصادية للمدينة Urban economic base هي النشاط الذى يمثل اهم مجالات العمالة والدخل للمدينة ولسكانها ، وفي هذا العصر أصبحت كثير من المدن تتخصص في أنشطة اقتصادية قد يكون لها شهرة اقليمية أو عالمية ، فمثلا صناعة السيارات في ديترويت تمثل القاعدة الاقتصادية

(1) Rozeurs, Victor and Wesley Calf, Notes on the Basic-Nonbasic Employment Ratio, in Mayor and Kohn, eds., op cit. p. 102.

(2) Tiebout, C. M., The Urban Economic Base Reconsidered, in Mayer and Kohn., eds., op. cit., p. 107.

من بين الصناعات المختلفة وغيرها من الخدمات التي تقوم في المدينة ،
والواقع أن بعض الأنشطة تمتاز بالانتشار في كل مكان Ubiquitous ،
وهي بذلك تخدم المدينة بالدرجة الأولى ولا تعتبر من الأنشطة التكوينية ،
ومن أمثلتها كما سبق دكاكين البقالة والمدارس الابتدائية ، ولكن الى جانب
ذلك توجد أنشطة محدودة الانتشار Sporadie وهي بصفة عامة
من الأنشطة المكونة للمدينة ، وعالبا ما تربط بالركيزة الاقتصادية .

وبعض الأنشطة فد تجمع بين الانتشار الواسع والانتشار المحدود
في درجات أو مراتب متباينة ، فاذا كانت الوظيفة التعليمية تضم المدرسة
الابتدائية التي تنتشر في كل مكان ، فان المعاهد العليا والجامعات لا توجد
في كل مكان او كل مدينة ، واذا كانت بعض مصانع تعبئة المواد الغذائية
تسوق انتاجها في العالم كله ، فان معظم مصانع المياه الغازية تسوق انتاجها
داخل المدن التي تنتج فيها . واذا كان أحد الأنشطة يسوق انتاجه داخل
المدينة وخارجها فمعنى ذلك أنه نشاط مكون للمدينة وخادم لها في نفس
الوقت ، وفي هذه الحالة ينبغي تحديد نسبة كل تق من هذا النشاط (١) .

إما كيف نتوصل الى تحديد عام لنسب الأنشطة الأساسية بالمقارنة
مع الأنشطة غير الأساسية ، فربما يكون أيسر السبل لذلك هو أن ندرس
تركيب السكان ذوي النشاط الاقتصادي في اقليم ما ، فاذا كان في هذا
الاقليم عشرون مدينة مثلا يتراوح عدد سكانها بين ١٠ر٠٠٠ نسمة
و ٥٠ر٠٠٠ نسمة ، وأن إحدى هذه المدن تبلغ قوة العمل بها ٤٠ر٠٠٠
نسمة ، ووجدنا أن ٢ر٠٠٠ نسمة منهم أي ٥% من قوة العمل يعملون
في حركة البناء والتشييد ؛ وان هذه النسبة هي أدنى نسبة في هذه
الحرفة بين مختلف مدن الاقليم ، فمعنى هذا أن هذا العدد والنسبة
الدالة عليه هو الحد الأدنى اللازم لتلبية الحاجات المحلية للمدينة من
هذا النشاط ، وما يزيد على هذه النسبة في أية مدينة أخرى يمكن

Alexanderson G., op. cit. pp. 112 - 113 .

اعتباره نشاطا رئيسيا موجها لسكان خارج المدينة ، ولكن ينبغي ان يؤخذ في الاعتبار ألا يكون ادنى نسب العمالة في احد الانشطة مناترا بظروف شاذة لتلك المدينة التي تظهر بها هذه النسبة .

وفي دراسة للمدن الفرنسية من فئة ٢٠.٠٠٠ نسمة فأكثر ، اتضح ان ٤٠% من السكان دوى النشاط يعملون في خدمة المدينة وتلبية حاجات سكانها ، وكانت هذه النسبة موزعة على مجالات النشاط المختلفة : البناء ٥% ، الصناعة ١١% ، التجارة و أعمال البنوك ١١% ، الاعمال الحرة ٥٢% ، الادارة ٤٢% ، والنقل ١٩% . وفي الولايات المتحدة قدر « الكساندرسون » ان نسبة العاملين في خدمة المدينة الأمريكية من قوة العمل فيها تصل الى ٣٧% ، كما اتضح من دراسات أخرى عن المدن الأمريكية ان نسبة العاملين بالانشطة الخادمة تتزايد كلما ازدادت المدينة حجما ، ففي المدن الصغيرة (٢٥٠٠ - ٣٠٠٠ نسمة) كانت النسبة ٢٤% ولكن في المدن الكبيرة التي يزيد سكان الواحدة منها عن مليون نسمة وصلت النسبة الى ٥٦% (١) .

ولكن ثمة نقطة هامة تتعلق تنسب العاملين في مختلف الانشطة ، فقد يكون لأحد الانشطة نسبة منخفضة من قوة العمل في المدينة ، ولكن لهذا النشاط أثرا أقوى من غيره من الناحية الاقتصادية ، ففي مدينة فرانكفورت يعمل ١٦% من قوة العمل في التجارة والبنوك والتأمين ويقابلهم ٢١% من قوة العمل تعمل في الخدمات ، ولكن النسبة الأقل ذات أثر أكبر في الحياة الاقتصادية للمدينة ، والأمر نفسه ينطبق على الأرقام المطلقة ، حيث أن مائة ممن يعملون في البنوك يمثلون نشاطا رئيسيا . أي يزيد عن المتطلبات المحلية للمدينة ، وهو يختلف كثيرا عن وجود مائة من العاملين في صناعة الغزل والنسيج فوق متطلبات هذه المدينة (٢) .

(1) Beaujeu - Garnier and Chabot , op. cit. pp. 110 - 112

(2) Ibid, p. 112 .

التصنيف الوظيفي للمدن :

يهدف التصنيف الوظيفي للمدن الى تقسيمها الى فئات ووظائف ،
تبعاً للوظائف التي تمارس في كل مدينة ، وتوجد أشكال أخرى
من تصنيف المدن ، كان نصفها تبعاً لعدد السكان أو الحجم ، أو نصفها
تبعاً للموقع ، أو أن نصفها تاريخياً حسب العمر أو طراز العمارة
السائدة ، ولكن تصنيف المدن وظيفياً يلقي اهتماماً كبيراً لدى الجغرافيين .
وفي الواقع فإن المدن - كما سبق القول - متعددة الوظائف بدرجة
أو أخرى ، ولا يخرج التصنيف الوظيفي عن محاولة إبراز أهم
الوظائف ، سواء كانت وظيفة واحدة أو أكثر ، ومن هنا فإن تصنيف
مدينة ما على أنها مدينة صناعية ، وأخرى على أنها مدينة تجارية ،
وثالثة على أنها منتجع ، وغيرها على أنها مدينة تعدين ، كل ذلك لا يعنى
غياب عدد آخر من الوظائف المدنية الضرورية ، كل ما في الأمر أن
الوظيفة الأساسية قد تكون مبرر وجود المدينة ، وقد تكون مسئولة
عن اكبر دخل أو عائد يدخل المدينة أو أن تكون العمالة بها وبما يتصل
بها من أنشطة هي اكبر نسبة من قوة العمل في المدينة .

ومن المحاولات الأولى في التصنيف الوظيفي للمدن ما قام به
« أوروسو » في عام ١٩٢١ (١) .

وقد اقترح « أوروسو » ست فئات وظيفية للمدن ، ويمكن أن
ننقسم كل منها الى عدد الأقسام الفرعية على النحو التالي :

١ - الفئة الأولى . الوظيفة الإدارية وتضم العواصم ومدن الدخل
أو الإيرادات الحكومية .

٢ - الفئة الثانية : الوظيفة الدفاعية ، وتضم مدن القلاع والحاميات
والقواعد البحرية .

(1) Auronsseau, M., The Distribution of Population : A
Constructive Problem , Geographical Review Vol II 1921, pp.
563 - 92 .

٣ - الفئة الثالثة : الوظيفة الثقافية ، وتضم مدن الجامعات والمدن الدينية ومدن الحج ومراكز الفنون .

٤ - الفئة الرابعة : الوظيفة الانتاجية وتضم مدن الصناعة .

٥ - الفئة الخامسة : وظيفة المواصلات ، وهي تنقسم الى ثلاثة اقسام فرعية :

(أ) مدن الجمع Collection وتضم مدن التعدين والصيد واعمال الغابات ومدن المخازن والمستودعات . Dépôt towns

(ب) مدن الانتقال أو التحويل Transfer وتضم مدن الاسواق ، ومدن خط السقوط ومدن تغير الوسيلة ومدن رءوس الكبارى ومدن حدود خط المد ومدن الرءوس الملاحية .

(ج) مدن التوزيع وتضم مدن التصدير ومدن الاستيراد ومدن التموين .

٦ - الفئة السادسة : الوظيفة الترفيهية ، وتضم مدن المنتجعات ومدن السياحة ومدن قضاء العطلات .

وثمة كثير من النقد الذى يمكن أن يوجه الى تصنيف «أوروسو» مثل غموض بعض المصطلحات كما فى حالة مدن خط المد Tidal limit town وهو تعبير غير وظيفى ولكنه يرتبط بخصائص موضعية ، وقد يكون له أثر فى الوظيفة أو لا يكون له أثر ، كما أن فئة مدن المواصلات Communications عنده تبدو شاذة فى تركيبها ، وغير متوازنة ، وكفى أنها تضم كلا من مدن التعدين ومدن الاسواق رغم تباینها وظيفيا ، ورغم ذلك فان تصنيف « أوروسو » يعتبر بداية لظهور التصنيفات الوظيفية للمدن (١) .

(1) Carter, Harold, The Study of Urban Geography, Edward Arnold. London, London, London, 1972, pp. 48 - 49.

ثم طهرت بعد ذلك^١ راسية « نسونسى هاريس » عن البصيف الوظيفي للمدن الأمريكية ، وقد نشرت في عام ١٩٤٣ (١) ريرى هاريس في مقاله ان الدراسات التى سبقته تحلو من بيان الاساس المتبع فى التصنيف ، وأنه سينبع اسلوبا كميا يعتمد على تحليل الوظائف فى المدن الأمريكية ، والاساس الذى انخذه هاريس هو التوصل الى أكثر الأنسطة اهمية فى كل مدينة ، وذكر ان المدن الكبيرة كلها متعددة الوظائف ، ولهذا فان تصنيف احداها على انها مدينة صناعية لا يعنى غياب التجاره عنها ، وأنه يوجد بدرج بين الأنماط المقترحة . كما ينبه هاريس الى أن الوظيفة الأصلية للمدينة ، قد لا تكون لها دلالة فيما يتعلق بنشاطها الحالى ، فربما تكون عاصمة احدى الولايات مدينة فى نموها للصناعة بالدرجة الاولى ، ولذلك فانها نصنف على أنها مدينة صناعية .

وقد اعتمد « هاريس » فى تحديد النشاط الاقتصادى لكل مدينة على مصدرين احصائيين : بيانات العمالة وبيانات المهنة ، اما بيانات المهنة فيكون الحصول عليها بسؤال كل فرد عما يعمل ، وهى تنتشر فى التعداد الأمريكى للمدن التى تزيد سكان كل منها عن ٢٥٠٠٠ نسمة ، وقد قسمت المهن الى عشرة فئات اساسية ولكن هذه الفئات لا تكفى فى رايه بالنسبة للوظيفتين الاساسيتين للمدن وهما الصناعة والتجارة ، وذلك لأن هذه البيانات تضم بالنسبة للصناعة الى جانب العمال الصناعيين فى المنشآت الصناعية بالمنعنى الصحيح ، بعض الحرفيين ، مثل النجارين وعمال الطلاء والكهرباء والميكانيكا اما بيانات التجارة فهى لا تفرق بين العاملين فى تجارة الجملة والعاملين فى تجارة القطاعى .

واما بيانات العمالة ، فان الحصول عليها يكون عن طريق المنشآت والمؤسسات الصناعية والتجارية التى تقدم بيانات عن العاملين لديها ،

(1) Harris, Chaune D., A Funtional Classification of Cities in the United States, Geographical Review, XXXII, Jan. 1943, pp. 86 - 99, (reprinted in Mayer and Kohn. eds., op cit.).

وهى توجد أيضا في التعداد الأمريكى بالنسبة للمدن التى تزيد سكانها عن ١٠,٠٠٠ نسمة ، وقد بلغ عدة هذه المدن ٩٨٤ مدينة فى تعداد الولايات المتحدة لعام ١٩٣٠ ، ويرى « هاريس » أن هذه البيانات أفضل من بيانات المهنة ، وذلك لأنها تضم العاملين بالصناعة بمعناها الحقيقى ، الى جانب أنها تفصل بين تجارة الجملة وتجارة القطاعى ، ولذلك فقد اعتمد عليها فى تصنيفه بدرجة أكبر ، هذا الى أنها تشمل بيانات عن عدد أكبر من المدن .

ثم يشير « هاريس » الى أن ثمة نسبة من الوظائف توجه لخدمة العاملين فى المدينة ، وإن وصف مدينة ما باحدى الوظائف ، لا ينبغى أن يؤدى بنا الى اتخاذ النسبة المئوية للعاملين بهذه الوظيفة وتعميم هذه النسبة المئوية على الوظائف الأخرى فمثلا المدن التى توجد بها أكثر من ٦٠% من العمالة التى تعمل بالصناعة تصنف على أنها مدن صناعة بينما المدن التى يوجد بها ٢٠% فقط من قوة العمل ، يعملون فى تجارة الجملة ، تصنف على أنها مدن تجارة جملة .

وقد أعطى « هاريس » رموزا للدلالة على التصنيف الذى اقترحه للمدن ، فالمدن الصناعية رمزها M ومدن تجارة القطاعى رمزها R والمدن ذات الأنشطة المتنوعة رمزها D . وهذه الوظائف هى الأكثر شيوعا بين المدن الأمريكية ، ثم تاتى بعد ذلك مدن تجارة الجملة ورمزها W ومدن النقل ورمزها T ومدن التعدين ورمزها S ومدن التعليم ورمزها E ، والمتجعات ومدن الراحة ورمزها X ، ثم التى تمارس وظائف أخرى كالوظيفة السياسية والإدارية ورمزها p (١) .

(١) معظم هذه الرموز هى الحروف الأولى من الكلمات الدالة على الأنشطة حيث :

M = manufacturing , W = wholesale, D = diversified,
R = retailing E = educational , T = transportation, p = political

وبالنسبة للصناعة فقد هرق « هاريس » بين نمطين : الأول وهو المدن التى تسيطر عليها الصناعة كتنشاط أو تسودها كحرفة (وقد رمز لها بحرف (M) مشروطة) والتانى هو الذى يقوم فيه الى جانب الصناعة وضابطة اخرى وان تكون ثابوية (ورمز لها بحرف (M) فقط أى بدون شرطة) .

أما الاسس اتى اتبعها « هاريس » بالنسبة لكل وظيفة فهى كما يلى :

١ - مدن الصناعة (ذات الرمز M مشروطة) وقد اختارها «هاريس» اساسين أولهما أن تبلغ نسبة العمالة فى الصناعة وتجارة التجزئة والجملة ٧٤% على الأقل العمالة ، والاساس الثانى هو ان تكون مهنة ٤٥% على الأقل ممن يعملون باجر (أو يتكسبون بعملهم) هى الصناعة أو الصناعات الميكانيكية ، نم يضيف ملاحظة مؤداها أن بعض الضواحي تكون نسبة الاساس الثانى فيها ٥٠% مما يبرر ضم المدن التى تكون تلك الضواحي تابعة لها ، الى مدن الصناعة ، فى حالة ندرة البيانات .

٢ - مدن الصناعة (ذات الرمز M) والاساس الاول فيها هو أن يكون ٦٠% على الأقل من قوة العمل بها من العاملين فى الصناعة وتجارة التجزئة وتجارة الجملة ، أما الاساس الثانى فهو أن نسبة الذين يعملون باجر فى الصناعة واصناعات الميكانيكية تتراوح بين ٣٠% و ٤٥% ممن يتكسبون بعملهم .

٣ - مدن تجارة اقطاعى : وفيها تكون نسبة العاملين فى تجارة القطاعى ٥٠% على الأقل ممن يعملون فى الصناعة وتجارة الجملة وتجارة القطاعى ، وان يصل العاملون فى تجارة القطاعى الى ٢٢ مرة (٢٢٠%) من العاملين فى تجارة الجملة وحدها .

٤ - مدن متنوعة الوظيفة . وفيها تكون العمالة فى كل من الصناعات وتجارة الجملة والتجزئة أقل من ٦٠% و ٢٠% و ٥٠% على الترتيب من جملة

العمالة ، وفيها عدا استثناءات قليلة فان الصناعة والصناعات الميكانيكية تضم ما بين ٢٥% و ٣٥% من العاملين بأجر .

٥ - مدن تجارة الجملة : وفيها نكون العمالة في تجارة الجملة ٢٠% على الأقل من جملة العاملين في الصناعة وتجارة الجملة والقطاعي ، وأن تكون بنسبة ٤٥% على الأقل من العاملين في تجارة القطاعي وحدها .

٦ - مدن النقل : وفيها يكون العاملون في النقل والمواصلات بنسبة ١١% على الأقل من العاملين بأجر ، وأن يكون عدد العاملين في النقل والمواصلات يساوي ثلث عدد العاملين في الصناعة والصناعات الميكانيكية على الأقل ، وثلثي العاملين في التجارة . وقد طبق هاريس ذلك على المدن التي يزيد سكانها عن ٢٥٠٠٠ نسمة والتي تتوفر بياناتها .

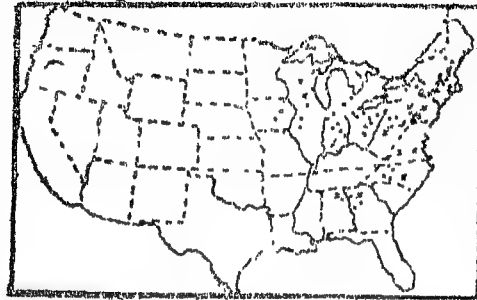
٧ - مدن التعدين : وفيها يعمل في استخراج المعادن ١٥% على الأقل من العاملين بأجر (بالنسبة للمدن من فئة ٢٥٠٠٠ نسمة فأكثر وهي التي تتوفر عنها بيانات) أما بالنسبة للمدن بين ١٠٠٠٠ و ٢٥٠٠٠ نسمة فقد قام « هاريس » بعمل مقارنات بين أرقام العمالة المتوفرة في المقاطعات التي توجد بها مدن تعدين ، واعتمد على البيانات المنشورة في التفرقة بين مدن التعدين الفعلية والمدن التي تعمل في التجارة أو الصناعة القائمة على التعدين .

٨ - مدن الجامعات (ورمزها X) وفيها تكون أعداد المسجلين في الكليات الجامعية والمعاهد العليا الفنية وما يماثلها من معاهد التعليم العالي ، تساوي ٢٥% جملة سكان المدينة على الأقل في عام ١٩٤٠ (التعداد) .

٩ - مدن الاستحمام والراحة (ورمزها X) ولم يجد هاريس أساسا يقنع بدرجة مرضية بالنسبة لهذه الوظيفة ، ولكنه تتبع المدن التي تنخفض فيها نسبة العمالة بالقياس الى جملة السكان ، ثم درس حالة هذه المدن للتعرف على وجود هذه الوظيفة بها . أنظر الشكل رقم (١٠) .

وبعد مرور أكثر من عشرة أعوام على ظهور تصنيف «هاريس» نشر

« هوارد نلسون » فى عام ١٩٥٥ مقالا عن تصنيف المدن الامريكية ، اعتمد فيه على بيانات تعداد السكان الامريكى لعام ١٩٥٠ ، الذى نشر بيانات عن المدن التى يسكن الواحدة منها ١٠.٠٠٠ نسمة فأكثر بقدر من التفصيل ، وبلغ عددها ٨٩٧ مدينة ، وقد قسم التعداد المدن الكبرى الى اقسام ادارية صغيرة ونشرت البيانات على مستوى هذه الاقسام (١) .



مدن الصناعة فى الولايات المتحدة
(حسب تصنيف هوارد)



مدن تجارة التجزئة فى الولايات المتحدة

شكل رقم (١١)

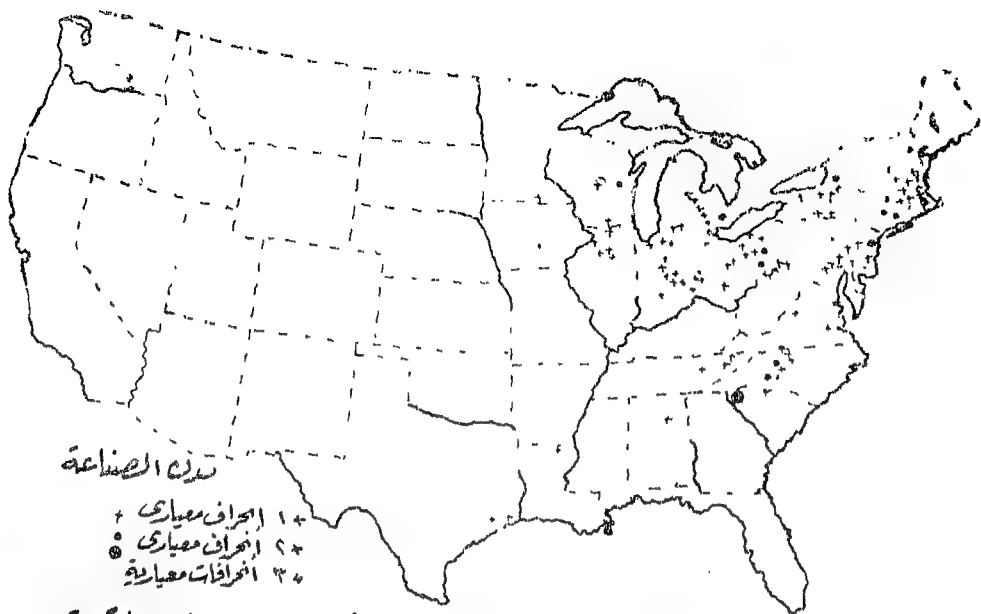
(1) Nelson, Howard J., A Service Classification of American Cities, Economic Geography, XXXI, July 1955, pp. 189 - 210; reprinted in Mayer and Kohn, eds., op. cit., pp. 139 — 160.

ويقرر « نلسون » أن نسبة قوة العمل التي نمارس خدمات ، قد تكون أفضل وسيلة لقياس أهمية هذا النشاط ، وهى وسيلة من الوسائل البديلة التي يمكن مقارنتها بسهولة في كل نشاط من الأنشطة الاقتصادية وعلى مدى زمنى مختلف . ومن ناحية أخرى ، فإن القوة العاملة بالفعل في نشاط ما ، تكون ذات قيمة مباشرة في اقتصاديات المدينة بدرجة تفوق طريقة الاعتماد على جملة المبيعات من السلع أو الخدمات التي تمارس أو أية مفايس اخرى ننصل بالسلع المصنوعة في المدينة .

ويقسم التعداد الأمريكى أوجه النشاط الاقتصادي الى ٢٤ فصلا درعيا ، وقد ادخل « نلسون » تعديلا على هذا التقسيم ، فقد استبعد بعض الأنشطة مثل الزراعة وضم بعض الأقسام المتشابهة ، وخلص من ذلك بتسعة أقسام أساسية للنشاط وهى التعدين ، الصناعة ، النقل والمواصلات ، تجارة الجملة ، تجارة القطاعى ، الأمور المالية والتأمين والعقارات ، الخدمات الشخصية ، الخدمات المهنية ثم أخيرا الإدارة العامة .

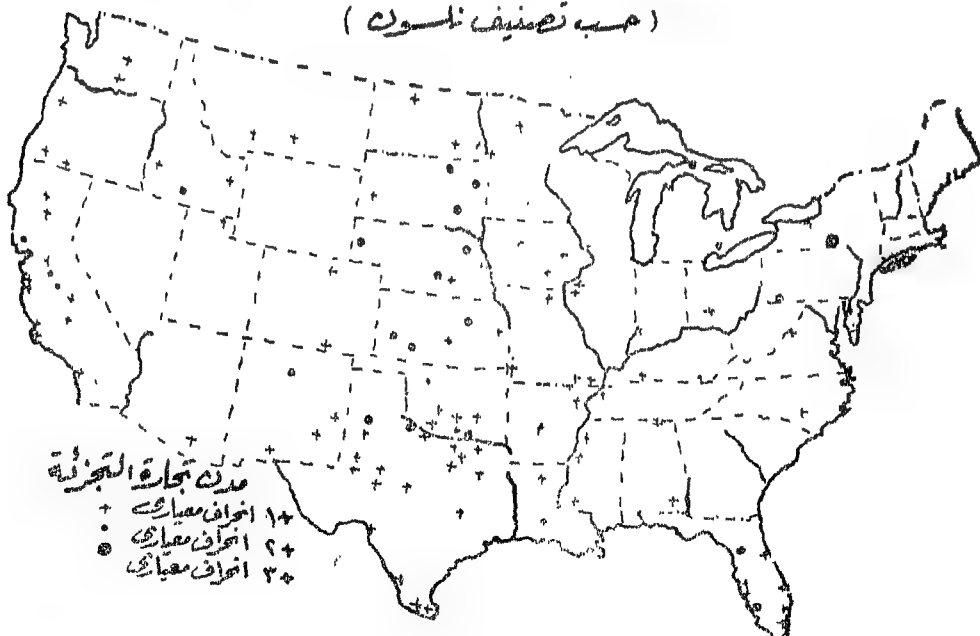
ثم قام « نلسون » بحساب كل نشاط من الأنشطة النسخة في المدن الأمريكية التي يصل سكان الواحدة منها الى ١٠٠٠٠٠ نسمة فأكثر وهى ٨٩٧ مدينة ، وخرج من ذلك بمتوسطات النسب المئوية للتركيب الوظيفى أو الاقتصادي لقوة العمل . وكانت على الترتيب : الصناعة ويعمل بها ٢٧.٠٧٪ ، وتجارة القطاعى ١٩.٠٩٪ ، والخدمات المهنية ١١.٠٩٪ ، النقل والمواصلات ٧.١٢٪ ، الخدمات الشخصية ٦.٢٣٪ والإدارة العامة ٥.٨٤٪ ، تجارة الجملة ٣.٨٥٪ والمالية والتأمين والعقارات ٣.١٩٪ ثم أخيرا التعدين ١.٦٢٪ أنظر الأشكال أرقام (١١ ، ١٢) .

ولما كانت المدن الأمريكية متفاوتة في أحجامها والمدى كبير بين هذه الأحجام التي تتراوح بين ١٠٠٠٠ نسمة و ١٢ مليون نسمة ، فقد قسمها « نلسون » الى سبع فئات حجم تمتد أصغرها من ١٠٠٠٠ - ٢٤٩٩٩ نسمة وأكبرها هى فئة المدن المليونية التي يعيش في الواحدة منها مليون نسمة



مدن الصناعة ومدن تجارة البضاعة في الولايات المتحدة

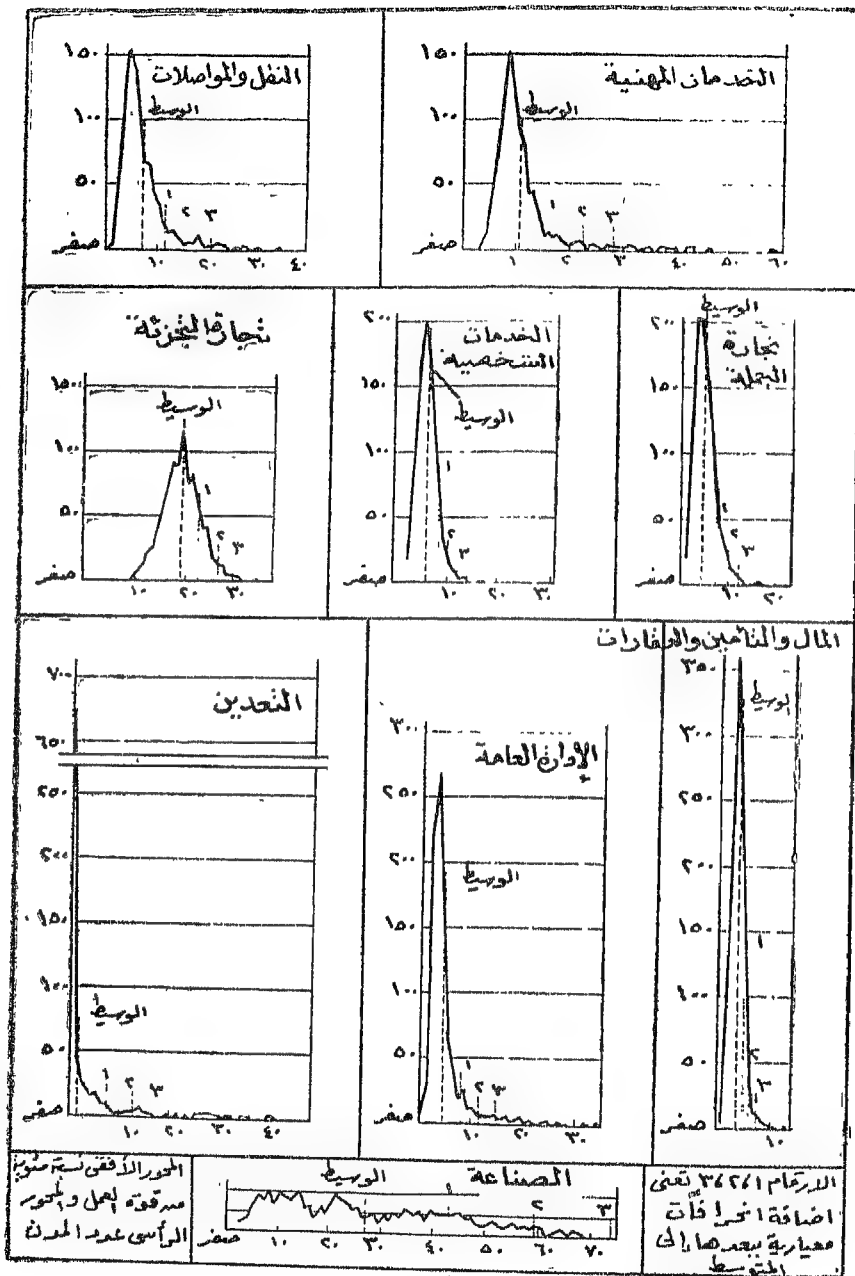
(مب تصنيف ناسون)



شكل رقم (١٢)

فأكثر . ودرس تركيب اوظائف في كل فئة من فئات الاحجام ، ثم قام بعمل رسوم بيانية عن توزيع تكرارات العاملين بالوظائف الرئيسية في المدن الامركيه ، وخصص لكل وظيفة من الوظائف التي اختارها شكلا بيانيا ، ويظهر من رسم وظيفة الصناعة أن شكل المنحى التكرارى لا نوجد به قمة واضحة ، بالنظر الى أن الصناعة تكاد أن تكون قاسما مشتركاً في كل المدن الامريكية على اختلاف احجامها ، أما شكل منحى تجارة القطاعى ، فانه يأخذ شكلا يقرب من الجرس مم يدل على النوزيع المنتظم ، وهذا يدل على أن المتوسط الحسابى لنسبة العاملين بهذه الوظيفة في المدن الامريكية له دلالة صحيحة ، وبالفعل فان ١٢٠ مدينة امريكية تمثل المتوسط وتقع في نسبته ، أما المدن التى نزيد نسبه العاملين بها في تجارة القطاعى عن المتوسط ، فانه تتساوى في عددها تقريبا مع المدن التى تقل نسبة العاملين بتجارة القطاعى فيها عن المتوسط العام أنظر شكل رقم (١٣) .

أما الوظائف السبع الباقية فان أشكال منحباتها التكرارية تنفارب ، مما يعنى ارتباط تلك الوظائف بفئات أحجام معينة ، أو أن هذه الوظائف تتمثل في معظم المدن بنسبة متواضعة من قوة العمل . ولعل التعدين كوظيفته توجد وفقا لمعيار جيولوجى تمثل وظيفة لها ظروف خاصة . وقد وجد « نلسون » أنه في ٦٧٣ مدينة من جملة المدن التى أجرى عليها دراسه يوجد أقل من ١٪ من قوة العمل تعمل بالتعدين ، وفى ١٤ مدينة فقط يرتفع نسبة العاملين بالتعدين الى ٢٥٪ من قوة العمل ، وتبلغ النسبة أقصاها فى احدى المدن لتصل الى ٤١٪ ، ومن البديهي أن ارتفاع نسب العمالة بالتعدين يرجع الى غنى الرواسب المعدنية فى مواضع تلك المدن ، بينما وجد أن انتشار الصناعة فى المدن الامريكية قد ترتب عليه أن نصيبها من قوة العمل لا يقل فى أى مدينة عن ٥٪ ، وترتفع هذه النسبة فى مدن الصناعة الى ٦٥٪ وأما تجارة التجزئة فحدها الأدنى ٦٪ وحدها الأقصى ٣٦٢٢٪ من قوة العمل فى المدن الامريكية من فئة عشرة آلاف سمة فأكثر .



توزيع ليج المردم المصرى لقيم على الوظائف عند "نفسون"

شكل رقم (١٣)

أسلوب نلسون في التصنيف :

انتقد « نلسون » أسلوب هاريس بالنظر الى أن النسب التي حددها الأخير للعمالة لاضفاء وظيفة ما على إحدى المدن هي نسبة لا تسند الى أساس منطقي في الواقع ، وبدلاً من أسلوب النسب التي تنفث من وظيفة لأخرى عند « هاريس » دون سبب قوي ، فقد اتبع نلسون في تصنيفه أسلوباً احصائياً دقيقاً ، فهو يقوم على متوسطات نسب الوظائف في المدن الأمريكية ، والانحراف المعياري عن هذه المتوسطات ، ولذلك فإنه يصع على أشكال المنحنيات النكرارية ، والخرائط الى جانب المتوسط ، حالات التكرار مع اضافة انحراف معياري واحد وبإضافة ٢ انحراف معياري وبإضافة ثلاثة انحرافات معيارية عن المتوسط ، كما انه يخصص جدولاً يبين فيه هذه البيانات بالنسبة لكل وظيفة من الوظائف التسع التي اقترحها مما يوضح التوزيع التكراري بصورة دقيقة ويظهر مدى التشتت أو البعد عن الوسط . وقد تؤدي هذه الطريقة الى أن بعض المدن تأخذ أكثر من وظيفة في التصنيف ، ويرى « نلسون » أن ذلك ليس عيباً بقدر ما هو ميزة ، فكثير من المدن تجمع فعلاً بين أكثر من وظيفة مما يؤهلها لان تأخذ رمزاً في التصنيف اذا كانت نسبة أكثر من وظيفة فيها تصل الى المتوسط مع اضافة انحراف معياري واحد على الأقل ، وان كان تأكيد هذه الوظيفة يتحقق بوجود نسبة عمالة في المدينة تصل الى المتوسط مع اضافة انحرافين معياريين أو ثلاث انحرافات معيارية ، ومع ذلك فإن بعض المدن تجمع بين ثلاثة وظائف ، وتجمع مدن قليلة بين أربعة وظائف بتطبيق الاسس الاحصائية المذكورة .

أما المدن التي لا يتحقق لها أن تدرج تحت أي قسم من أقسام التصنيف التسعة فإن هذا يعني أنها لا تضم نسبة عالية من أية وظيفة تؤهلها للانضمام الى فئة تلك الوظائف ، وبالتالي فإن تلك المدن تكون متعددة الوظائف ، وان كان « نلسون » يتحفظ في استخدام هذا التعبير ويرى أنه غير دقيق الى حد ما .

ثم وزع «نلسون» المدن الامريكية مصنفة على حسب الوظيفة ، على خرائط تمثل كل منها احدى هذه الوظائف ، متدرجة حسب وجود المتوسط وبإضافة الانحرافات المعيارية ، والرموز التى وضعها للوظائف فى نصيفه شى : الصناعة (F'M) ، نجارة الخبثية (R) ، الخدمات المهنية (pf) ، النقل والمواصلات (T) ، الخدمات الشخصية (ps) ، الادارة العامة (pb) نجارة الجملة (W) ، المالية والأمين والعقارات (F) ، التعدين (Mi) والمجموعة (D) - اذا كانت نسبة العمالة فى مدينة ما فى الصناعة تساوى المتوسط (لهذه الوظيفة) مع اضافة انحراف معيارى واحد كان رمزها (Mf1) ، واذا كانت تصل الى المتوسط مع اضافة انحرافين معياريين كان رمزها (Mf2) وهكذا .

الواقع ان الخرائط التى ضمنها « نلسون » فى مقاله تفيد كثيرا فى التحليل الجغرافى ، فبينما نجد ان مدن الصناعة توجد فى معظمها مركزة فيما يطلق عليه عادة « نطاق الصناعة » والذى ينحصر بين شمال نهر أوهايو وسرق نهر المسيسى ، حيث توجد — المدن الصناعية فى هذا النطاق ، فان

مدن تجارة الجملة وتجارة التجزئة ووظيفة المال والتأمين والعقارات موزعة فى كل انحاء الولايات المتحدة تقريبا ، ولا تخلو منها سوى ولايات قليلة جدا ، وعلى العكس من ذلك نجد أن مدن التعدين لا توجد الا فى نطاقات محدودة ترتبط بالصفة الجيولوجية التى نتج عنها توزيع الرواسب المعدنية على النحو الذى توجد به فى الطبيعة ، فمدن التعدين مدن لها مودع وليس موقع .

وهما سبق يتضح أن تصنيف «نلسون» أكثر دقة من تصنيف «هاريس» خاصة وان « نلسون » يشرح الاسس التى بنى عليها تصنيفه على حين لا يفعل « هاريس » ذلك وطبقا لتصنيف « هاريس » فان مدينة مثل اكسفورد لا تأخذ صفة مدن الجامعات على الرغم من شهرتها وعراقة جامعتها ، وذلك لان نسبة المسجلين فى جامعتها لا تصل الى ٢٥% من جملة

السكان . وعلى الرغم من أن الصناعة تمثل وظيفة هامة في اكسفورد ،
 إلا ان شهرة جامعتها ونشأة المدينة نفسها ترتبط بالجامعة ، وهذا المثال
 وغيره كثير يمكن الاستطراء فيه ، يوضح أن النسب التي حددها «هاريس»
 قد تكون تعسفية في بعض الاحيان ، أما اذا طبقت أسس نلسون على
 اكسفورد فانها تأخذ صفة مدينة الجامعة علاوة على أنها مدينة صناعية .

انظر للمقارنة بين تصنيف هاريس وتصنيف نلسون الشكل رقم (١٠)
 عن المدن الصناعية وتجارة التجزئة ، ثم انظر الاشكال أرقام (١١ ، ١٢)
 عن نسب الوظائف في المدن الامريكية في تصنيف « نلسون » .

الفصل السادس

أحجام المدن وتوزيعها

إذا نظرنا في خريطة تمثل توزيع المدن في اقليم ما ، سواء كان اقليما جغرافيا مثل غرب اوربا ، أو جنوب شرقى آسيا أو الدلتا المصرية ، أو اقليما سياسيا يمثل احدى الدول ، فاننا نجد أنفسنا بازاء صورة متماثلة ، من حيث وجود نوع من الترتيب لدرجات المدن ، بمعنى أننا نجد عادة عددا قليلا من المدن كبيرة الحجم ، ثم تتوالى زيادة العدد كلما قل الحجم - يعنى بالحجم عدد السكان - وهكذا نجد - مثلا - مدينة مليونية واحدة وعددا محدودا من المدن فيما بين ١٠٠.٠٠٠ نسمة ومليون نسمة ، ولكننا نجد عددا أكبر من المدن الصغيرة التى يقل عدد سكان الواحدة منها عن ١٠٠.٠٠٠ نسمة ، وهكذا حتى يتزايد عدد المدن الأصغر التى لا يتجاوز سكان الواحدة منها بضعة الاف ، وهذا الترتيب الى فئات أحجام يمكن ان يشبه بالهرم الذى تتسع قاعدته من المدن الصغيرة وكلما اتجهنا الى القمة نقص عدد المدن وان ازداد حجم كل واحدة منها عن الدرجة أو المرتبة التى تقع دونها فى الهرم . لذلك يعرف بالترتيب الهرمى و الهيراركية . Hierarchy

ولكن هل توجد علاقة بين توزيع المدن فى اقليم ما وبين مراتب وأحجام المدن فى هذا الاقليم ؟ وهل ثمة ما يمكن أن يرقى الى مستوى القاعدة أو القانون فى وصف هذه العلاقة وتحديد ما وجدت ؟ لقد حاول بعض الجغرافيين الاجابة على هذه الاسئلة من واقع تجريبى ، بعد دراسة فعلية لشبكة توزيع المدن فى بعض الاقاليم ودراسة التوازن بين مراتب المدن وأحجامها فى تلك الاقاليم ، وكانت أهم الدراسات التى ظهرت فى هذا المصدد هى :

١ - قانون المدينة الاولى :

نشر « مارك جيفرسون » مقالا فى عام ١٩٣١ استخلص فيه هذا

القانون ، بعد ان درس معظم عواصم العالم ومدنه الكبير (١) . وقد لاحظ
أن لندن أكبر من ليفربول سبع مرات ، (كانت ليفربول هى المدينة الثانية
فى بريطانيا حين نشر المقال) ، وكوبنهاجن أكبر تسع مرات من المدينة
التالية لها فى الدنمرك ، ومكسيكو سیتی أكبر خمس مرات من المدينة التى
تليها فى المكسيك ، وعلل ضخامة هذه المدن الأولى بان الفرص المتاحة فيها
سواء بالنسبة للعمل أو المتعة والترفيه ، هى أكبر كثيرا مما يوجد فى المدن
الأصغر حجما .

ولاحظ «جيفرسون» أن الهجرة عامل هام فى نمو هذه المدن الأولى
لكونها مراكز جذب ، كما أنها تعكس غنى اقليمها الذى توجد فيه ، وكثيرا
ما تحظى بمميزات واضحة فيما يتعلق بالموقع أو خطوط المواصلات .

ومن دراسة المدن فى ٢٨ فطرا من أقطار العالم ، لاحظ أن المتوسط
العام لسكان المدينة الثانية اذا نسب الى سكان المدينة الأولى ، بافراض
ان سكان المدينة الأولى ، يمثلون ١٠٠ ، يكون ٣٠ وان سكان المدينة الثالثة
يصلون الى ٢٠٪ من سكان المدينة الأولى ، ولكنه لاحظ ان المستعمرات
البريطانية - فى ذلك الوقت - تخرج عن هذه القاعدة ، حيث نكون نسب
المدن الثلاثة الأولى أكبر قليلا من الثانية ، وكذلك الحال فى جنوب
افريقية وفى استراليا ، حيث النسبة بين المدينتين الأولى والثانية هى ١٠٠ :
٨٠ أما الثالثة فهى ٢٩ فى جنوب افريقية و ٢٥ فى استراليا ، وعلل
«جيفرسون» ذلك بان هذه الاقطار توابع تنظر الى لندن كام لمدينة ومدينة
أولى لها جميعا .

وكثيرا ما تتخطى المدينة الأولى حدود المسنوى الوطنى ، ويكون
لها دور اعلى من الدور القومى ، فمدينة نيويورك تمثل واجهة أمريكا
وتعكس عقل الولايات المتحدة وروحها ، كما أن لندن وباريس وبرلين تقع

(1) Jefferson, Mark , The Law of the "Primate City, Geographical Review, vol 21, 1913 , pp. 226 - 232.

جميعا في دائرة نصف قطرها أقل من ١٠٠ ميل (٤٨٠ كيلو مترا) وقد أدى ذلك الى أن بعض الدول التي تقع في حدود هذه الدائرة قد لا تتوفر لها مدينة أولى ، وضرب مثلا بهولندا ، فكل من أمستردام ورتتردام منفاربان في عدد السكان . كما أن المدن الأولى قد تجتذب بالهجرة طافات عقلية من الدول المجاورة ، واعطى مثلا من سويسرا التي نفقد من بين سكانها المنحدرين بالألمانية لصالح المانيا (كان ذلك قبل الحرب العالمية الثانية) ومن سكانها المتحدثين بالفرنسية الى فرنسا ، وربما تفقد لصالح ايطاليا بعض سكان الجنوب المتحدثين بالايطالية .

كما يشير « جيفرسون » الى أن الدول التي تتعرض للتقسيم مثل الامبراطورية النمساوية المجرية (ويمكن أن ينطبق ذلك على المانيا بعد التقسيم اذن) او التي توجد بها جهات للريادة والتوسع مثل البرازيل ، لا ينطبق عليها قاعدة المدينة الأولى ، « وأن المدينة الأولى في فطرما تكون دائما كبيرة بنسبة مرتفعة ومعبرة بطريقة قياسية عن الطاقة والاحساس الوطني » (١) .

ثم يعلل « جيفرسون » وجود استثناءات لقاعدته في روسيا وايطاليا قبل الحرب العالمية الأولى واسبانيا بعدها ، بأن الاقليمية في هذه الدول كانت اقوى من الاحساس بالانتماء الوطني ، وتوجد خلافات لغوية وفومية في اسبانيا ، كما أن الوحدة بين المقاطعات والممالك الايطالية تأخرت كثيرا ، وتتنعدد القوميات في روسيا لدرجة كانت معها «سانت بطرسبرج» - ليبخراذ فيما بعد - عاصمة للقيصر وليست تعبيرا عن خصائص الشعب الروسى ، ثم يردف قائلا بأنه يشك في أن موسكو قد تعبر عن شخصية الشعب الروسى ايضا .

ويظهر من بعض الاحصائيات الحديثة ان قانون المدينة الأولى كما قال به « جيفرسون » لا يكون صحيحا الا في حالات قليلة ، وقد أورد « أميريزجونز » جدولا لثلاثين قطرا في أوائل الستينات يقارن فيه بين

(1) Ibid., p. 231 .

المدن الثلاثة الأولى . ولم نكن المدينة الثانية حول ٣٠٪ من حجم المدينة الأولى إلا في فنلندا ٢٨٪ والمملكة المتحدة ٢٩٪ وكل من اليابان ونشيكوسلوفاكيا ٣١٪ وفنزويلا ٣٢٪ وفيما عدا هذا كانت بقية الاقطار متباينة في انحرافها زيادة ونقصا عن النسبة كما جاءت في رأى «جيفرسون» ففى كل من المجر وبيرو والارجنتين والدانمرك كانت المدينة الثانية ١٠٪ من المدينة الأولى أو أقل . وفى اقطار أخرى كانت المدينة الثانية اكثر من ٥٠٪ من المدينة الأولى ، كما فى كولومبيا ٥٢٪ وغانا ٥٣٪ والمانيا ٥٦٪ وبولندا ٦٢٪ واسبانيا ٦٩٪ وايطاليا ٧٣٪ (١) .

كما اتضح من دراسة قام بها « جمال حمدان » عن العلاقة بين المدن الرئيسية فى مصر منذ الحملة الفرنسية حتى تعداد ١٩٤٧ ، ان قانون المدينة الأولى لا ينطبق على مصر خلال هذه الفترة كلها ، حيث لم يحدث أن كانت المدينة الثانية ثلث المدينة الأولى مطلقا ، وكذلك لم تكن المدينة الثالثة حول ٢٠٪ من سكان المدينة الأولى ولكن تراوحت النسب فى حالة المدينة الثانية بين ٧٦٪ من المدينة الأولى (دمياط فى عهد الحملة الفرنسية) ، و ٥٨٫٢٪ (الاسكندرية فى عام ١٨٨٢) وأما المدينة الثالثة فقد تراوحت بين ٦٫٥٪ (المحلة الكبرى فى وقت الحملة الفرنسية) و ١٠٪ (طنطا فى تعداد ١٨٩٧) (٢) .

وأما فى تعدادات ١٩٦٠، ١٩٦٦، ١٩٧٦، و ١٩٨٦ فان الاسكندرية التى ظلت تحتل المرتبة الثانية منذ تعداد مصر الأولى فى عام ١٨٨٢ ، كانت نسبتها الى القاهرة ٥٣٪ ثم ٤٢٪ و ٤٦٪ و ٤٨٫٢٪ على الترتيب ، واحتلت الجيزة المرتبة الثالثة فى تلك التعدادات بنسب ٧٥٪ ثم ١٣٫٥٪ وارتفعت الى

(1) Jones, Emrys, op. cit., p. 82.

(2) Hamdan, G., Studies in Egyptian Urbanism, the Renaissance Bookshop, Cairo, 1959, pp. 21 - 24 .

٣٤١ر ثم ٣٠٩٪ على الترتيب، وهذا يعنى أن نمو القاهرة الكبرى يجتذب سكانا بدرجة أكبر من الاسكندرية ، وهذا الاتجاه فى تزايد النمو السكانى للقاهرة بدرجة تزيد عن الاسكندرية مستمر منذ ما بعد الحرب العالمية الأولى ، ومع هذا فان الاسكندرية قد تجاوزت النسبة التى يقترحها فانون المدينة الأولى بالقياس الى القاهرة . وفى كثير من الدول النامية تستقطب المدينة الأولى نسبة كبيرة من السكان ، وقد تصل الى ٨٠٪ احيانا ، بل ان الأولوية تصبح مطلقة فى بعض الاقطار المكونة من مدن دول مثل سنغافورة وهونج كونج، ولكن الميزان يكون مختلفا فى اقطار أخرى ، لا ننتهى الى تلك الفئة ، مثل اوراجوى حيث يسكن فى عاصمتها مونتفيدو ما يشكل قرابة نصف سكان الدولة (١) .

٢ - قاعدة المرتبة - الحجم :

تحاول قاعدة المرتبة - الحجم Rank - size rule أن تتوصل الى النظام الذى يمكن أن توجد عليه المدن فى إقليم ما ، فهى اذن لا تعنى بمدى أهمية المدينة الكبرى او الأولى كما عبر عنها « جيفرسون » . بل تسعى القاعدة لايجاد الرابطة او النظام الذى يشمل ترتيب المدن فى علاقة بيانية . وقد انتشرت هذه القاعدة من خلال كتابات « زيبف G.K.Zipf » الذى كان يهدف دراسة السلوك البشرى والتوصل الى القوانين التى تنظمه ، ومن هذه القوانين أن الإنسان يحاول الوصول الى غايته بأدنى جهد مبذول (٢) . وعلى الرغم من أن قاعدة المرتبة - الحجم ترتبط فى ذيوها وانتشارها بأسم « زيبف » فانه لم يكن أول من اهتم الى الفكرة التى تهدف الى ترتيب العلاقات بين المدن حسب الاحجام ، وقد أشار « روزنج » الى ذلك فى عام

(1) Dickinson , J. P. et al, op. cit., pp. 169 — 170.

(2) a) Zipf. G. K., National Unity and Disunity, Bloomington, Indiana . 1941.

b) Kipf, G. K., Human Behavior and the Principle of Least Effort, Addison Wesley, Cambridge, Mass, 1949.

١٩٦٦ (١) ، حيث ذكر بأن كلا من « أورباخ Averbach الألماني قد توصل الى هذا عام ١٩١٣ ، ثم من بعده « لوتكا Lotka وهو أحد علماء الاحصاء ، وقد توصل الى ذلك في عام ١٩٢٤ ثم « سنجر Singer في عام ١٩٣٦ ، وكذلك أشارت مدرسة الايكولوجيا في جامعة شيكاغو عام ١٩٢٦ (في الفصل الذي كتبه Goodrich في الكتاب الذي أشرف على نشره ماكنزى) ومع ذلك فقد كان زيبف صاحب الأثر الأكبر في ذبوع الفكرة (٢) .

وتقضى قاعدة المرتبة - الحجم ، بأنه اذا عرف حجم المدينة الكبرى في اقليم ما ، فان مرتبة أى مدينة في هذا الاقليم تحدد عدد سكان هذه المدينة ، بمعنى أنه اذا كان سكان أكبر المدن في ذلك الوقت مليون نسمة فان المدينة

١

التي تحتل المرتبة العاشرة يكون بها — من سكان المدينة الكبرى أى أن

١٠

سكان تلك المدينة العاشرة في المرتبة يصل الى ١٠٠٠٠٠ نسمة وبالمثل فان المدينة التي تحتل المرتبة ١٠٠ يكون سكانها ١٠٠٠٠٠ نسمة (٢) .

وقاعدة المرتبة - الحجم هي اكتشاف تجريبي وليست نموذجاً نظرياً أو تركيباً عقلياً فهي نتيجة للملاحظة ما يوجد فعلاً ثم صياغة ذلك في قاعدة توضح العلاقة بين المدن مختلفة المراتب من حيث الاحجام المرتبطة بتلك المراتب .

(1) Rosing. K. El., A Rejection of the Zipf Model (Rank Size Rule) in Relation to City Size, Professional Geographer, 18, 1966. pp. 75 - 82.

(2) Robson, Brian T., Urban Growth: An Approach, Methuen, London, 1973, pp. 20 - 21 .

(3) Browning , Harley L. and Gibbs, Jack P., Some Measures of Demographic and Spatial Relationships Among Cities, in Gibbs J. P., ed., cit., p. 441.

وترى قاعدة «زيف» انه اذا رتبت المدن فى اقليم ما ترتيبا تنازليا حسب
 عدد السكان ، فان حجم المدينة $n = \frac{1}{n}$ حجم المدينة الكبرى تبعا لسلسلة

$$1, \frac{1}{2}, \frac{1}{3}, \frac{1}{4}, \frac{1}{5}, \dots, \frac{1}{n}$$

ومن أجل الوصول الى ذلك ينبغى أن ترتب المدن ترتيبا تنازليا حسب
 الحجم او عدد السكان ، فأكثر المدن هى التى تحتل المرتبة الأولى، والثانية
 مرتبتها ٢ وهكذا ، فان وفعت هذه العلاقات على ورق لوغاريتمى مردوج
 لكل من المحورين السينى والصادى ، فان الناتج يكون شكلا اقرب ما يكون
 الى الانحدار المستقيم ، ولكن لا ينبغى أن ننتظر أن يكون الانحدار مثاليا،
 نتيجة لأن كل النفط لن تكون على امتداد خط مستقيم ، فبعض النقاط
 ستكون فوق الخط وبعضها تحته ولكن ذلك قد يرجع الى أن البيانات
 السكانية التى تعبر عن عدد سكان المدينة ربما لم تخضع فى حجمها لأسلوب
 موحد ، وعلى أى حال فإن المهم أن ثمة انتظاما يؤدي الى خط اقرب ما
 يكون الى الانحدار المستقيم ، وقد درس كل من « يرايان بيرى ووليام
 جاريسون » انحدارات العلاقة لكل من جمهورية كوريا وولاية واشنطن
 الأمريكية ، فوجدا أن هناك تماثلا بين الانحدارين ننتيجة لأن التكرارات
 فيهما متشابهة (١) .

ومن الدراسات التجريبية على قاعدة المرتبة الحجم ، ما قام به
 « ستوارت » حين طبق هذه القاعدة على المدن الخمس الكبرى فى ٧٢ قطرا
 وتوصل الى ان العلاقة بين المدينتين الأولى والثانية تصل فى المتوسط الى
 ٣٢٥ مرة ، أى أن المدينة الأولى تصل عادة الى اكبر من ثلاثة أمثال المدينة
 الثانية من حيث الحجم السكانى ولكن هذا الرقم الذى يمثل « الوسيط ».

(1) Brian J. L. Berry and William Garrison, Alternate Explanations of Urban Rank - Size Relationships, in Mayer and Kohn, eds., op. cit., pp. 230 - 232.

المجموعة من الأقطار النى درسها لا يعبر عن الحقيقة كاملة ، وقد قسم « ستيورات » الأقطار الى مجموعات حسب نسبة سكان المدينة الثانية الى سكان المدينة الأولى وكانت هذه المجموعات كما يلي :

المعدل	١٠-١٥	١٥-٢٠	٢٠-٢٥	٢٥-٣٠	٣٠-٤٠	٤٠-٥٠	٥٠-١٠٠	١٠٠-١٠٠٠
عدد الأقطار	١٤	٦	٩	٢	٢٠	٣	١٦	٢

وكان الفارق كبيرا جدا فى حالة أوراجواى حيث بلغ المعدل ١٧ بينما لم يتجاوز ١٥ فى كندا . ويشير « ستيورات » الى أن الأمر ليس وفقا على عدم تمشى التناسب بين المدينتين الأولى والثانية حسب قاعدة « زييف » ولكن ذلك يمتد أيضا ليشمل المدن فى المراتب الثالثة والرابعة والخامسة ، وهكذا ، كما ان بعض الأقطار قد تكون انحدارات العلاقة فيها اقرب الى الخط المستقيم ، مثل الولايات المتحدة ، ولكنها تكون بعيدة عن ذلك تماما فى دولة أخرى مثل السويد .

ولعل عدم مطابقة الانحدار للخط المستقيم ترجع الى عوامل متعددة فبينما يرى « زييف » أن الانتظام يكون من خصائص الاقاليم الكاملة فقط أى الاقاليم والأقطار المستقلة والمكتفية ذاتيا بمقارنة النسبة بين تجارتها الداخلية وتجاريتها الخارجية ، فاذا كانت النسبة أقل من ١٠٪ كما هو الحال فى الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى والجزر البريطانية فان تطبيق القاعدة يكون دقيقا ، أما « ستيورات » فيرى أن البعد عن القاعدة يكون اكبر فى حالة الأقطار المتجانسة ذات الكثافة السكانية الملحوظة والاقتصاد الذى تسوده الزراعة ، مما يؤدى الى وجود عدد كبير من المدن الصغيرة ، وعلى العكس من ذلك ، فان القاعدة تنطبق بدرجة أكبر على الأقطار الصناعية بالنظر الى وجود مدن صناعية بعضها كبير الحجم ، وكذلك الأمر بالنسبة للمناطق ذات الكثافات الريفية المرتفعة والتى يتوزع فيها السكان توزيعا متعادلا على صفحة الاقليم . كما أن لتباين غنى الاقليم سواء من حيث خصوبة التربة أو تركيز الخامات المعدنية أو الغنى الثقافى وسهولة

المواصلات ، اثرا كبيرا في تعديل العلاقة بين المدن من حيث المرتبة - الحجم (١) .

وفي دراسة « لبراين بيرى » عام ١٩٦١ يفرر انه ليس من السهل التوصل الى العلاقة بين المرتبة - الحجم بخصائصها العامة في قطر ما ، ثم درس « بيرى » توزيع المدن من فئة ٢٠٠٠ نسمة فأكثر في ٣٧ قطرا على ورفى لوغاريتمى ، وتبين له أن هذه الأقطار تنقسم الى ثلاثة فئات من حيث توزيع احجام المدن بها ، وأول هذه الفئات تضم ١٣ قطرا ، ويظهر فيها العلاقة على شكل انحدار مستقيم ، وهى تضم أقطارا متقدمة اقتصاديا مثل الولايات المتحدة ودولا نامية مثل كوريا وتضم أقطارا واسعة المساحة مثل الصين وأخرى صغيرة المساحة مثل السلفادور . والفئة الثانية تضم ١٥ قطرا وهى فى معظمها أقطار صغيرة ، واشكال المنحنيات فيها ليست ذات نمط موحد ، فبينما لا يكاد يظهر انحدار فى حالة تايلند فان أقطار الفئة الثانية تسودها المدن الصغيرة التى تسيطر عليها مدينة كبيرة أو أكثر ، بينما لا تكاد توجد مدن متوسطة الاحجام . والفئة الثالثة تضم تسعة أقطار تحتل مكانا وسطا فى توزيع المدن ومنها انجلند وويلز واستراليا والبرتغال ، ويضيف « بيرى » أن ظهور العلاقة على شكل الانحدار المستقيم يحدث بدرجة أكبر فى الأقطار الواسعة ذات التاريخ الحضري الطويل والاقتصاديات المركبة ، وان لم يكن من الضروري أن تكون هذه الأقطار متقدمة تكنولوجيا (٢) .

وفي بعض الأحيان تكون قاعدة المرتبة - الحجم صادقة الى حد كبير ففي تعداد ١٩٤٠ الأمريكى كانت المدينة فى المرتبة ٤٠١ هى شارون Sharon

(1) Stewart, Charles T., JR., The Size and Spacing of Cities, in Mayer and Khon, eds., op. cit., pp. 240 - 256.

(2) Garner, Models of Urban Geography and Settlement Location, in Chorley, R. J. and Haggett, PP., eds., Models in Geography, Methuen, London, 1967. pp. 326 - 329.

وطبقا للقاعدة يكون سكانها — من سكان مدينه نيويورك اى ٢١٦٠٠ نسمة
٤٠١

نسمة وبلغ عدد سكانها الفعلى فى التعداد ٢٥٦٠٠ نسمة (١) وفى مصر نجد أن القاهرة والاسكندرية والخبرة فى عام ١٩٨٦ تنبع القاعده ، وان كان ثمة شك حول اعتبار الجيزة مدينة مستقلة ، فهى عمرانيا استمرار للقاهرة .

٢ - نظرية المحلات المركزية :

ظهر مصطلح المحلات المركزية Central Places لأول مرة فى مقال للجغرافى الأمريكى « مارك جيفرسون » حين ذكر أن المدن لا تنمو من تلقاء نفسها ، ولكن الريف يهيؤها للقيام بدور لابد من ممارسته فى «محلات مركزية» (٢) . وقد كثرت الدراسات عن المحلات المركزية بعد أن ظهرت كنظرية على يد الجغرافى الألمانى « فالتر كريستالر » فى عام ١٩٣٣ ، ثم ما لبث أن ظهرت أصداء النظرية فى لغات أخرى اما على شكل تلخيصات أو دراسات نقدية أو تطبيقية ، ويرى خثير من الجغرافيين أن أى باحث جاد فى جغرافية المدن لابد من أن نسكل هذه النظرية جرجا من بحويته العام ، اما نكصيات النظرية فهى :

أولا : الفروض والتعريفات :

يبدأ كريستالر بفصل عن التعريفات ، يوضح فيه أنه يتجنب استخدام مصطلح مدينة town أو مركز عمرانى Settlement وأنه يفضل استخدام تعبير محلة مركزية أو مكان مركزى Central Place ويوضح أن المركزية تعنى درجة وظيفية ويقصد بذلك أنه توجد مراتب للمحلات المركزية ، فبعضها على المرتبة وبعضها الآخر من مرتبة أدنى ، وتتنباين الأهمية التجارية ، وبالتالي امتداد الأقاليم التى ترتبط بتلك المحلات ، تبعا لمرتبتها . ولا ترتبط الأهمية ولا المرتبة بعدد السكان لأن المحلات لا تتساوى أهميتها اذا تساوى عدد سكانها ، ولكن الوزن الاقتصادى لسكان

(1) Emrys Jones, op cit., p. 83.

(2) Jefferson, M., « The Distribution of the World's City Folk » Geographical Review, vol. XXI, 1931, p. 53.

تكون له أهمية أكبر من مجرد عددهم المطلق ، فقد توجد مدينة صغيرة بمقياس عدد السكان بها ، ولكنها تكون ذات أهمية كبيرة كمحطة مركزية تبعا لامتداد الاقليم الذى تخدمه ، وهذا هو ما يطلق عليه مركزية المحطة
Centrality of a place وتعنى أهميتها النسبية المتعلقة بوظائفها
التي تمارسها (١) .

وتنبغى التفرقة بين نوعين من المركزية وهما :

١ - المركزية من وجهة نظر الموقع والتي قد تكون نقطة الوسط الهندسى ، وربما لا تكون لها قيمة كبيرة فى اقليم ما ، اذا لم يكن توزيع السكان فيه متعادلا .

٢ - المركزية التي يعنيها كريستالر وهى التى تعطى الاماكن صفة المحلات المركزية وهى تتعلق بالوظائف المركزية Central Professions وكذلك بالسلع والخدمات المركزية Central Goods and services وهى تلك الوظائف او السلع والخدمات التى تقدم أو تنتج فى محلات مركزية . ولا يستخدم كريستالز مصطلح السلع الحضرية فى مقابل السلع الريفية ، كما يشير الى أن السلع المركزية يمكن تصنيفها الى مراتب عليها ودنيا حسب مراتب المحلات المركزية (٢) .

(١) الاشارة الى كريستالر هنا تعتمد على الترجمة الانجليزية التى نشرها باسكين عام ١٩٦٦ وحيثما ذكرت أرقام الصفحات فهى تشير الى تلك الطبعة ، أنظر هنا :

(2) Christaller, W., Central Places in Southern Germany, Translated by C. W. Bsskin, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 1966.

(2) Brian J. L. Berry and Allen Pred. Central Place Studies, A Bibliography of the Theory and Applications, Bibliography Series No. one, Regional Science Research Institute, Philadelphia, Pennsylvania, 1965, p. 3.

ثم يعرض كريستالر فكرة الاقليم المتكامل Complementary Region أى الذى يتكامل مع المحلة المركزية ، ويشير الى أنه يستخدم هذا المصطلح معا لى لبس قد يؤدى اليه استخدام تعبيرات مثل أقليم السوق او ما يشابهه ، لأن ذلك يرتبط عادة بالتجارة ، كما أن مصطلح الاقليم المتكامل يوضح العلاقات المتبادلة بين المدينة والريف على السواء -- وهى علاقات موجبة من الطرفين -- وان كان تحديد الاقليم المتكامل أمرا صعبا بالمظر الى تباين السلع والفروق الموسمية والتداخل فى أطراف تلك الأقاليم والتأثير الناتج عن تباين مراتب المحلات المركزية المتجاورة .

ويناقش كريستالر فكرة البعد أو المسافة ، فيقرر أن التعبير عنها بوجدات طولية - الكيلو مترات مثلا - لا يعطى فكرة دقيقة ، ومن الأفضل أن تكون وسيلة القياس هى المسافة الاقتصادية Economic distance التى تحدد مدى السلعة The Range of a good والتى تتأثر بكل من تكلفة النقل والتأمين والتخزين والفاقد فى الوقت أو الوزن للنقل ، ويعنى بذلك تحويل المسافة من قياس طولى الى قيمة نقدية ، لأن المسافة الاقتصادية تقرر مدى استعداد السكان للقدوم الى المحلة المركزية للأجل الحصول على السلعة ، فإذا كانت المسافة بعيدة جدا ترتفع التكلفة ويحجم السكان عن التردد على المحلة المركزية ويبحثون عن محلة أخرى . كما أن مدى السلعة يتحدد بعدد السكان وكثافتهم ودخلهم وتركيبهم الاجتماعى وهذه متغيرات تؤدى الى تباين مدى كل سلعة (١) .

وينتقل كريستالر من التعاريف الى فصل آخر عن «العلاقات الساكنة» Static Relations يربط فيه بين استهلاك السلع المركزية وتطور المحلات المركزية التى تنمو بزيادة الاستهلاك ، الذى يرتبط بدوره بالتركيب الوظيفى والاجتماعى للسكان ، وبسعر السلعة فى المحلة المركزية الذى يؤثر فيه متغيرات كثيرة منها الايجار والربح والأجور والضرائب والنقل .

(1) Christaller, op. cit., pp. 21 - 22

ويناقش كريستالر بعد ذلك « عدد السكان » وعلاقته بالسوق أو الاستهلاك وأثر البعد عن المحلة المركزية في ذلك ، ويضرب لهذا مثلا باقليم افتراضى مساحته ٨٠ كم ويسكنه ٤٠٠٠٠ نسمة ، ثم يجرى عددا من التباديل فيما يتعلق بتوزيع السكان حول المحلة المركزية ، وأثر ذلك على عدد مرات التردد على طبيب يقيم في المحلة المركزية ، مع افتراض تساوى دخول السكان ، بما يسمح لهم بتخصيص مبلغ معين (ستة ماركات) لتكاليف العلاج في السنة فإذا كانت تكلفة الاستشارة الطبية ثلاثة ماركات فإن هذا لا يعنى أن السكان جميعا سيتجهون مرتين لزيارة الطبيب بما يجعل دخله ٢٣٠٠٠ مارك لأن معنى ذلك اغفال أثر البعد عن المحلة المركزية وتكلفة النقل مما يؤدي إلى أن بعض السكان الذين يسكنون بعيدا عن مقر الطبيب قد لا يتمكنون من زيارته إلا ثلاث مرات كل عامين ، على العكس من السكان المجاورين له الذين يقصدونه مرتين في العام الواحد . ويؤثر في دخل الطبيب في النهاية مدى تركيز السكان أو تشتتهم في المدينة وفي الاقليم كله (١) .

وإذا كانت الطرق الجيدة تقلل من الوقت الضائع والتكلفة ، فإن ذلك ينعكس على تطور المحلات المركزية بدرجة أسرع مما لو كانت المواصلات سيئة ، كما أن مستوى السكان الحضارى والمهني وتباين دخولهم يؤثر في أنماط استهلاك السلع المركزية ، وكلما ارتفع دخل الأفراد كلما ازداد انفاقهم على الكماليات ، لأن الضروريات يكون قد تم تأمينها فعلا . ومع ذلك فإن البيانات عن متوسطات الدخل كثيرا ما تؤدي إلى نتائج مضللة (فقد يكسب عشرة أفراد قدر ما يكسبه ٩٩٠ فردا آخرين) .

وتقسم السلع المركزية إلى أربعة أنواع كما يلي :

- ١ - سلع محدودة الكمية وثابتة السعر مثل الطبيب الذى له وقت وغدرة على استقبال المرضى وقيمة الكشف عنده ثابتة ، أو المستشفى الذى يوجد به عدد محدد من الأسرة .

(1) Ibid., pp. 43 - 58.

٢ - سلع محدودة الكمية وسعرها يخضع للسوق مثل دار السينما
- ات عدد المقاعد الثابت ، ولكن يمكن رفع رسم الدخول اذا اشتد الاقبال ،
رحمن شغل المقاعد كلها .

٣ - سلع يمكن زيادة انتاجها مع ثبات السعر ، ومثالها سيارات
التوبيس الاحتياطية التى يمكن تشغيلها فى حالة الاقبال وضغط الركاب ،
مع بقاء سعر التذكرة ثابتا .

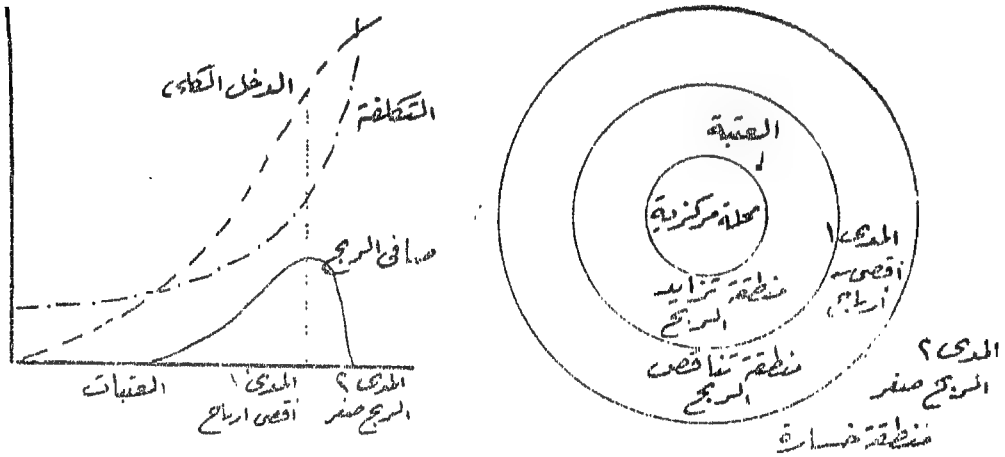
٤ - سلع يمكن زيادة انتاجها تبعا لسعر السوق : ومثالها وجرد اثنين
من الدكاكين يبيعان الأحذية ويقع كل منهما فى محلة مركزية ويشتريان
الحذاء بسعر ٩ ماركات ولكن الأول يبيعه بسعر ١٢ مارك ، فاذا باع
٢٠٠٠ زوج منها كان مكسبه ٦٠٠٠ مارك وثانيهما يبيعه بسعر ١١ مارك
مما يؤدى الى اجتذاب اعداد اكبر من المشتريين ، فاذا تمكن من اجتذاب
٤٠٠ مشتري من المحلة التى يقع بها الدكان الأول سيبيع ٢٤٠٠ زوج
ويتساوى ربح الدكانين ، اما اذا قل اجتذابه عن ذلك فان السعر لا يكون
اقتصاديا ، واذا اجتذب عددا اكبر كان ذلك على حساب قلة المكسب
والمشتريين من الدكان الأول (١) .

وترتبط المدن واقاليمها فى نطاقات ذات اشكال منتظمة اقرب ما تكون
الى شكل الدائرة ، ويصدق ذلك على مدن التعدين التى قد تتحول الى
محلات مركزية ما لم تكن فى قطر جبلى ، أما الموانى ومدن الحدود فقد
لا تأخذ اقاليمها الشكل شبه الدائرى الا اذا كانت هناك فروق واضحة
فى الأسعار على جانبى الحد ، كما ان المدن التوائم تقتسم الوظائف
المركزية فيما بينها دون تكرار ، كما ينبغى مراعاة عدم انتاج السلع
المركزية عالية المرتبة فى كل توام من التوائم الحضرية ، لأن ذلك يعنى
قلة المبيعات .

اما مجال السلع المركزية فيحدد بالمسافة أو البعد الذى يبقى عنده
لدى السكان رغبة فى شراء السلعة من المحلة المركزية ، ويؤثر فى هذا المدى

(1) Ibid., pp. 36 - 40.

مجم المحلة المركزية ومرتبها والتركيب الاقتصادي والحضارى للسكان
وقابلية دفع الثمن Price willingness (حيث يختلف مثلا استعداد
عمل الصناعة والفلاح فى دخول السينما فبعد انتهاء وقت عمل عامل
الصناعة يصبح وقت فراغه بلا قيمة بينما ليس لدى الفلاح وقت محدد
للعمل) كما ينبغي التفرقة بين نوعيات السلع المركزية ، فبعضها كمالى
يسكن الاستغناء عنه ولو جزئيا مثل دخول السينما ، ولكن بعضها ضرورى
كالعلاج الطبى ، وهنا يكون لتكلفة النقل اعتبار فى الحالة الأولى ، بينما
لا تهم التكلفة كثيرا فى الحالة الأخيرة . والمجال ليس متساوى البعد عن
المحلة بحيث يتخذ شكل النجمة وفقا للمسافة الاقتصادية ، كما أن المدى
ليس خطا ، ولكنه حلقة أو نطاق له حد خارجى (أعلى) وحد داخلى
(أدنى) ويختلف الحد الأعلى من سلعة لأخرى . (انظر شكل رقم ١٤) .



المنطقة بين المدى والعتبة فى إحدى المحلات المركزية

شكل رقم (١٤)

والمنافسة بين محلتين مركزيين عامل هام فى تحديد سعر السلعة ،
فإذا كان المجال المثالى لسلعة ما هو ٨ كيلو مترات ، وسعر بيع السلعة ٢
مارك فى كل من المحلتين ١ ، ب ، وأنهما تبعدان عن بعضهما عشرة كيلو
مترات بحيث يكون مدى كل منهما خمسة كيلو مترات ، تقع حدود الاقليم
المكامل لكل منهما فى الوسط. ولكن إذا بيعت السلعة فى المحلة بـ سعر ٢ر٥

مارك وكانت تكلفة النقل تساوى ٠.٣ مارك/كم فان المدى الفعلى بين
 ١ ، ب يكون فى صالح « ١ » ويصبح على بعد ٨ره كم منها على حين يكون
 على بعد ٢٤ كم من « ب » وبذلك يكون اقليم « ١ » أكبر من
 اقليم « ب » (١) .

وقد اجتذبت فكرة المدى أو مجال السلعة اهتمام « برايان برى
 وويليام جاريسون Brian Berry and William Garrison » وفرقا بين الحد
 الأدنى أو المستهل Threshold (أو العتبة) والمدى الخارجى الذى يحدده
 عامل المنافسة ، بينما المستهل يمثل الحد الأدنى الضرورى من الطلب على
 سلعة ما لتقدم فى المحلة المركزية ، وعلى أساس تباين كل من هذين الحدين
 يقرر مدى نفوذ المحلات المتجاورة والمنافسة (٢) .

ثانيا - نظام المحلات المركزية :

يرى كريستالر ان ثمة نظاما System للمحلات المركزية بحيث يكون
 توزيع هذه المحلات محكوما بعدة قوانين كما يلى :

١ - كلما كانت مرتبة المحلة مرتفعة ، كلما كان انتشارها اقل ، بينما
 يزداد عدد المحلات المركزية متوسطة المرتبة ويكثر عددها بانخفاض
 مرتبتها .

٢ - فى بعض الأقاليم توجد كثير من المدن الكبيرة (سكاليا) بينما
 تفل فى اقاليم أخرى .

٣ - ثمة مدى واسع بين المحلات المركزية من حيث الاحجام ، من
 مدينة سوق صغيرة الى مدينة ام Metropolis كبرى ، واذا قمنا بترتيب
 المدن كلها حسب احجامها فسوف نجد اننا سنصل الى فئات احجام .

(1) Ibid, pp. 43 - 58 .

(2) Berry, Brian J. L., and Garrison, William L., « A Note
 on Central Place Theory and the Range of a Good » . Economic
 Geography, 43, (1958) pp. 304 - 311; and see also Perry and
 Pred., op. cit., p. 4.

وبعد أن يتساءل كريستالر عن وجود قوانين تحكم ذلك كله يخلص إلى الاجابة ويتخذ الحروف الأولى من الكلمات الألمانية الدالة على مراتب المدن ، بحيث تكون المحلات المركزية مرتبة من الفئات الأدنى مرتبة إلى الأعلى مرتبة هي : L, P, G, B, K, A, M (١) .

وتحدد المرتبة تبعا لعدد السلع والخدمات التي تقدمها المحلة مع مراعاة أن السلع ذات أدنى المراتب تقدم من أصغر المحلات المركزية وأقلها مرتبة وهي مرتبة (M) التي تكون بالتالي أكثر المحلات المركزية عددا وانتشارا ، وإن السلع تزداد كلما ارتفعت مرتبة المحلة ولكن أعداد المحلات تنفل وهو ما يطلق عليه (نظام ل L System) وتكون أعداد المحلات المركزية ومراتبها في هذا النظام وهي :

L واحدة ، ٢ B ، ٦ G ، ١١ B ، ٢٠ K ، ٣٠ A ، ٤٨٦ M
وبذلك يكون مجموع نظام ل هو ٧٢٩ محلة مركزية ، وأما تباعد هذه المحلات عن بعضها سيكون وفقا للترتيب السابق ١٨٦ كم ، ١٠٨ كم ، ٦٢ كم ، ٢٦ كم ، ٢١ كم ، ١٢ كم ، و ٧ كيلو مترات بين كل محلتين من مرتبة M أي أن التباعد يكون دائما $\sqrt[3]{173205}$ أو ٥٦ كم مضروبا في

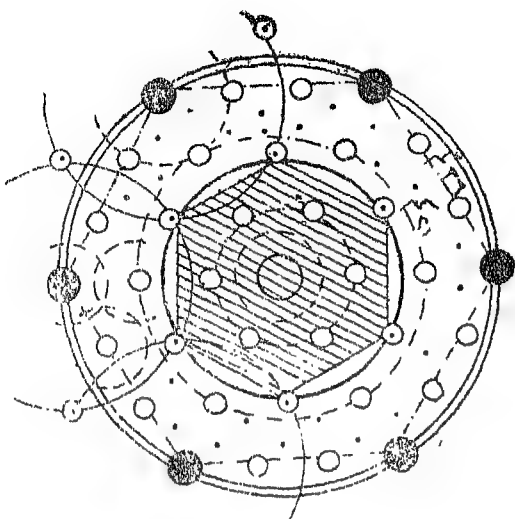
البعد بين محلتين مركزيتين من مرتبة أدنى (٢) وتكون مساحات الأقاليم وأعداد سكانها كما يوضحها الجدول رقم ٥ الذي استنبطه من دراسته بجنوب غرب ألمانيا (عن ص ٦٧ لكريستالر) . انظر الشكل رقم (١٥)
عن نظام المحلات المركزية عند كريستالر تبعا لمبدأ السوق .

(١) هذه الحروف تمثل أول حرف الكلمات الألمانية وهي كما يلي :
(بلدة صغيرة) A—Amtsort و (قرية بها سوق) M—Markort
عاصمة — مركز B—Bezirksstadt و (بلدة متوسطة) K—Kreistadt
تم P—Provinzhauptstadt ، عاصمة مديرية أو محافظة صغيرة
G—Gaustadt وهي تعني عاصمة محافظة رئيسية ، ثم أخيرا L
وهي اختصار Landeshauptstadt وهي العاصمة الإقليمية الكبرى .

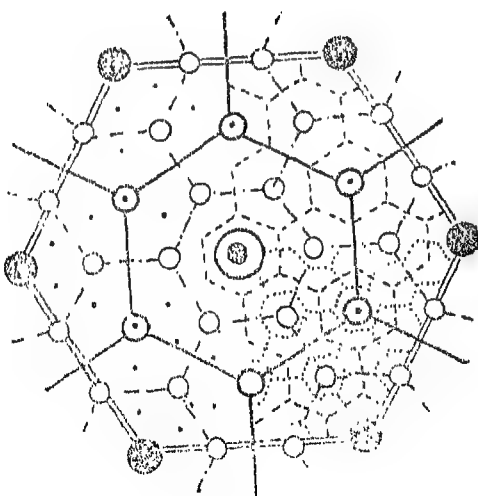
(2) Christaller, op. cit., p. 63.

نظام المتحولات المركزية وفقاً لمبدأ السوق

من كرسنالر



- G حلقة اقليم \equiv
- B حلقة اقليم ---
- حلقة اقليم ---
- A حلقة اقليم ---
- M حلقة اقليم ---



- حلقات من مرتبة في \odot
- حلقات من مرتبة B \bullet
- حلقات من مرتبة M \odot
- حلقات من مرتبة A \odot
- حلقات من مرتبة M \odot

جدول رقم (٥) نظام المحلات المركزية حسب قاعدة السوق

شكل	مرتبة المحلة	عدد المحلات	التباعد كم	سكان المحلة	سكان الاقليم	مساحة الاقليم كم ^٢
M	قرية بها سوق	٤٨٦	٧	١٠٠٠	٣٥٠٠	١٤
A	بلدة صغيرة	١٦٣	١٣	٣٠٠٠	١١٠٠٠	١٣٣
K	بلدة متوسطة	٥٤	٢١	٤٠٠٠	٣٥٠٠٠	٤٠٠
B	عاصمة مركز	١٨	٣٦	١٠٠٠٠	١٠٠٠٠٠	١٢٠٠
G	عاصمة مديرية	٦	٦٢	٣٠٠٠٠	٣٥٠٠٠٠	٢٦٠٠
P	عاصمة محافظة	٢	١٢٦	١٠٠٠٠٠	١٠٠٠٠٠٠	١٠٠٠٠
I.	عاصمة اقليمية	١	١٨٦	٥٠٠٠٠٠	٣٥٠٠٠٠٠	٣٢٤٠٠

وهذا الترتيب او النظام الذى تتخذه المحلات المركزية كما يوضحه الجدول يتفق مع احد القواعد الثلاثة التى يرى كريستالر أنها تشمل أنظمة المحلات المركزية وهذه القاعدة هى قاعدة التموين أو السوق Supplying or market principle وهى تعتمد على أن أقل عدد ممكن من المحلات المركزية يوجد فى الاقليم لتمارس فيه الأنشطة والوظائف المركزية ، ويعرف بنظام ك = ٣

ويقصد بالقيمة ك = ٣ ان كل محطة مركزية تخدم ثلاثة مراكز عمرانية دوسها مرتبة لتشكل الاقليم المتكامل لتلك المحطة المركزية .

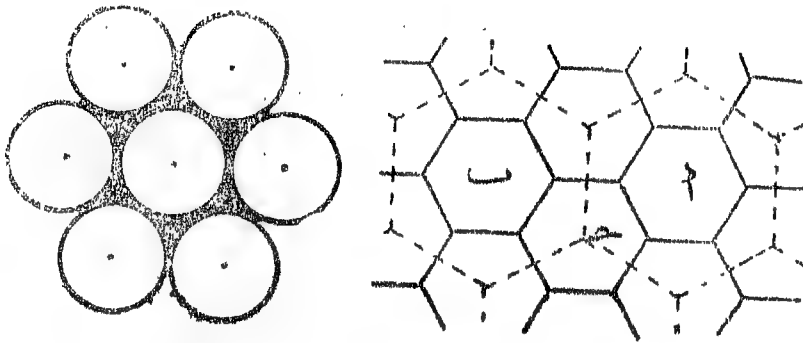
وثمة قاعدة ثانية هى التى تكون فيها المحلات خاضعة لترتيب النقل والمواصلات Traffic Principle وفيه تؤثر الطرق على توزيع المحلات المركزية وتكون قيمة ك = ٤ ، اما القاعدة الثالثة فهى التى يطلق عليها كريستالر قاعدة الانفصال أو العزلة Seperation Principle وفيها تكون قيمة ك = ٧ وهى توجد حيث الدول التى تعاني من مشكلات الأمن وتكون لها عاصمة تمثل أعلى مراتب المركزية وتقل المركزية وتقل الكثافة بالبعد عنها حتى تكاد تتلاشى فى مناطق الحدود . ويقرر كريستالر أن قاعدتى السوق والمواصلات تعتمدان على أسس اقتصادية أما قاعدة العزلة فأساسها سياسى (١)

أما شكل أقاليم المحلات المركزية فقد اقترح له أولا شكل الدائرة كما فعل « فون ثونن » Von Thunen من قبله ، ولكنه وجد انه على الرغم من أن الدائرة تحقق البعد المتساوى لمحيطها عن مركزها الذى تقع فيه المحطة التى تقدم منها السلع والخدمات المركزية ، فان أثر المحطة يتناقص فى الأطراف ، كما أن الدوائر قد تتلمس وتترك بينها فراغات غير مخدمة أو تتقاطع بما يجعل بعض المناطق عرضة لجذب أكثر من محطة مركزية ، وحلص من ذلك الى أن اقرب الاشكال الهندسية الى الدائرة هو الشكل

(1) Ibid., pp. 72 — 80.

سداسي الاضلاع hexagon الذي يتخلص عن عيوب الدائرة في التماس أو التقاطع وهو بذلك الشكل المثالي الذي تتخذه أقاليم المحلات المركزية (١)
انظر شكل رقم (١٦) .

الشكل النظري لأقاليم المدن



الشكل الدائري تتركه مناطق غير مندمجة
والشكل السداسي يتخذه من ذلك

شكل رقم (١٦)

وإذا كان عدد السكان لا يحدد مرتبة المحلة المركزية ، ولكنها تتخذ بعدد الوظائف ذات الصلة المركزية ، فقد ينشأ بعض النقاش في حالة وجود عدد متساو من الوظائف في محلتين مع اختلاف نوعية تلك الوظائف ، وقد اقترح كريستالر مقياسا لدرجة المركزية يعتمد على الخدمة التليفونية بين المدينة وأقليمها بالقياس الى عدد التليفونات في المدينة ذاتها ومعادلته لذلك هي :

(١) ظهر مؤلف «فون تونن» عن «الدولة المنعزلة» في عام ١٨١٦ ،
انظر الأفكار الرئيسية له في الفصل التالي عند دراسة إقليم المدينة .

$$م = ت - س \left(\frac{ت}{س} \right) \text{ حيث } \frac{ت}{س}$$

م = مقياس المركزية .

ت = عدد التليفونات في المحلة أو المدينة المركزية .

س = عدد سكان المحلة المركزية .

ت = عدد سكان المحلة المركزية .

س = عدد سكان الاقليم .

المحلات المركزية المؤقتة :

تؤدي خلطة توزيع السكان ومراكز العمران الى صعوبة تقديم الخدمات المركزية من محلات ثابتة ، لهذا تحل المحلات المركزية المؤقتة ، أى أن بعض المحلات تكتسب صفة المركزية مؤقتا ، كأن يقام فيها سوق موسمي مؤقت أو معرض Fair . وحين يلتقى عدد من التجار في مكان واحد ، فإن هذا يؤدي الى تنافس في اجتذاب المشترين وزيادة المبيعات للتجارة جميعا ، لهذا تعتبر الأسواق الاسبوعية مظاهرة رئيسية للمحلات المؤقتة ، وعندما ينعقد السوق الاسبوعي في احدى القرى فإن مرتبتها ترتفع طوال انعقاده ، وقد لوحظ أن يوم السوق الاسبوعي في مقاطعة انجلند يصاحبه زيادة عدد الاتوبيسات المتجهة الى قرى السوق ، ومن الطبيعي أن يندفق سكان القرى على القرية التي يقام بها السوق لشراء ما يحتاجون اليه أو عرض ما يريدون بيعه (١)

وجه النقد على النظرية وتطبيقاتها :

لقيت نظرية المحلات المركزية كثيرا من التعليقات والاضافات على الصورة التي وضعها بها كريستالر ، ومن ذلك تعميق مفهوم الحد الأدنى

(1) Garner, B. J., op. cit., p. 318.

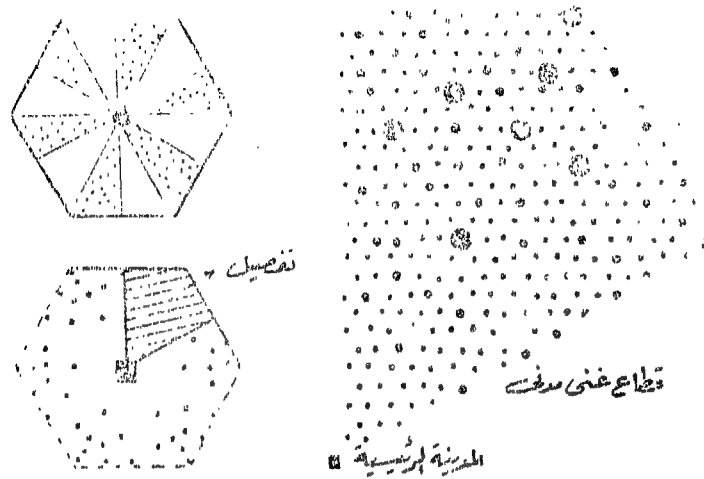
للسكان الذين يكونون السوق الضرورية لتقديم خدمة أو سلعة مركزية ،
وفد اطلق على هذا الحد الأدنى « العتبة أو المشرف » Threshold
بواسطة كل من « بيرى وجاريسون » كما سبق اما « أوجست لوش »
August Losch فقد أدخل تعديلات هامة على النظرية ، فقد قبل
بالتشكل السداسى للأقاليم المحلات المركزية ولكنه يرى أن حدود الأقاليم
ليست فى حالة ثبات وسكون ، نظراً لأن هناك تداخلاً تتعايش فيه الانظمة
السداسية مع بعضها بصورة معقدة مركبة ومتطورة ، وقد أدى ذلك التعقيد
فى (نموذج) لوش الى أن أصبح « نموذج » كريستالر أكثر تقبلاً لدى
الجغرافيين على الرغم من أن نموذج لوش قد يكون أكثر واقعية (١) .

فبينما تقتصر قيم « ك » لدى كريستالر فى مبدأ التسويق على (٣) وفى
مبدأ المواصلات على أربعة وفى مبدأ العزلة أو الادارة على سبعة ، فقد أوجد
لوش تسع قيم مختلفة لها وذلك بتغير توجيه وحجم السداسيات التى تمثل
أقاليم المحلات المركزية ويمكن أن تصل قيمة ك الى ٢٥ فى حالة المدينة الأم
(المتروبوليس) التى تمثل أكبر مرتبة فى نظام المحلات المركزية . ويؤدى
تحريك الشبكات العمرانية حول المدينة الأم الى وجود نمط تظهر فيه ستة
قطاعات تزداد فيها كثافة المراكز العمرانية وستة قطاعات أخرى تقل فيها
كثافة المراكز العمرانية . ويطلق لوش على هذه الأنماط مجتمعة « الملائندسكيب
الاقتصادى » Economic Landscape وأهم خصائصه هى :

١ - وجود قطاعات « الغنى المدنى » City rich تفصل بينها قطاعات
« الافتقار المدنى » City poor .

٢ - يزداد حجم السكن كلما بعدنا عن المدينة الأم المركزية .
أنظر شكل رقم (١٧) .

(1) Johnson, Jemes, op. cit., pp. 96 - 99.



نظريات الغنى المدنى والاقتصاد المدنى حول مدينة مريسيّة - حسب رأي موريل

شكل رقم (١٧)

٣ - توجد القرى والمدن الصغيرة محصورة بين المدن والمراكز العمرانية

الكبيرة (١) •

ولما كانت الفروض النظرية التى قدمها كريستالر تقوم على أساس وجود اقليم متجانس من الناحية الطبغرافية ، وأن كثافته السكانية ثابتة ، وأن مستويات السكان الاقتصادية وقدرتهم الشرائية متماثلة ، وأن تكلفه النقل فى أجزاء الاقليم تتناسب طوليا مع المسافة ، وأن الطلب لا يقل مع المسافة ، فإن ذلك كله يوحى بتأثير واضح بأفكار « فون تونن » ، ويؤدى الى أن نظرية المحلات المركزية كما يطلق عليها « موريل » Morrill هى نظرية تتعلق بالاحتكار المكانى ففى ظل التنافس على اجتذاب الزبائن والعملاء يمكن اللجوء الى اجراء تخفيضات فى الاسعار تؤدى الى زيادة

(1) Garner, B. J. op. cit. pp. 315 - 318.

المبيعات وبالتالي ازدهار إحدى المحلات المركزية على حساب غيرها ، ولكن ما دام في إمكان بقية المحلات المركزية أن تلجأ إلى نفس الأسلوب ، فإن هذا يؤدي إلى توازن في نظام المحلات المركزية وهذا ما يرفضه لوش (١) .

ومن أوجه النقد الأولى التي تعرضت لها النظرية ، ما أورده « أولمان » في عرضه للنظرية ، حيث يرى أن استخدام التليفونات كأساس لتقرير درجة المركزية ، أمر غير مقبول ، فأجهزة التليفون تنتشر في المنازل كما تنتشر في الأحياء التجارية في المدن والريف معا وخاصة في الولايات المتحدة ، وربما تكون للمكالمات الخارجية دلالة أكبر من مجرد عدد التليفونات ، كما أن هناك وسائل أخرى ، أصعب في قياسها وأن كانت أكبر في دلالتها ، مثل جملة تجارة المدينة مع أقاليمها أو النسبة المئوية لذلك ، أو عدد السيارات التي تدخل المدينة من الأقليم باستثناء ضواحيها (٢) .

كما يشير « أولمان » إلى انتقادات أخرى وجهت إلى كريستالر ، مثل رأي « بريبيك » Boobeck بأن ارتفاع نسبة سكان المدن وعددها في كل من إنجلترا وألمانيا فإن ثلث هذه المدن فقط يمكن اعتبارها محلات مركزية ، أما الباقي فهي إما مدن صناعية ، أو مدن يسكنها مزارعون ، كما أن بعض الأقاليم قد تكون ريفية الطابع بدرجة واضحة مثل دلتا تونكين في الصين الهندية ، كذلك بعض الموانئ الكبرى التي تعتمد على الحركة التجارية الدولية مثل لندن وروتردام وسنغافورة وهذه الحالات لا تخضع في تفسير نشاطها لنظرية المحلات المركزية (٣) .

(1) Morrill, Richard L. The Spatial Organization of Society, Duxbury , Belmont. 1970, pp. 64 - 65.

(2) Ullman, Edward, A. Theory of Location for Cities, in Mayer, H. M ., and Kohn , C. F ., eds., Readings in Urban Geography. University of Chicago Press, Chicago, 1965, pp. 205 p 206.

(3) Ibid., p. 208.

كما انتقد « فايننج » Vining الترتيب الطبقي للمحلات المركزية كما يراها كريستالر ، فهي لا تندرج فى فئات توجد بينها فواصل واضحة تؤدى الى مايشبه الدرجات السلمية ، ولكنها فى الواقع تمثل منحنى متصلا دون وجود فواصل واضحة أو منتظمة (١) .

ويؤدى التغيير والتطور فى وسائل النقل والطرق الى تأثير واضح فى نمط المحلات المركزية ، ويتضح ذلك حين دخلت السيارة لتحل محل القطار ، فعلى حين ادى مد السكك الحديدية الى نمط شبه ثابت من المحلات المركزية ، فان حرية حركة السيارة فى مقابل الثبات الصارم لمواقع خطوط السكك الحديدية ، قد ادى الى « حركة » مماثلة فى نظام المحلات المركزية ، لان السيارة مكنت السكان من قطع مسافات اطول فى اتجاهات اكثر تعددا وتحررا ، بقصد الحصول على السلع أو الخدمات التى يرغبون فيها ، مما ادى الى ازدياد احجام وأهمية المحلات المركزية الكبيرة ، على حساب تقليل أهمية المحلات المركزية الصغيرة ذات المرتبة المنخفضة (٢) .

كما ان اختلاف درجة الكثافة السكانية على صفحة الاقليم ، يوجد تشويهاً واضحة فى الاشكال السداسية كما اقترحها كريستالر ، لان اختلاف الكثافة يؤدى الى تباين فى أشكال الاقليم وفى امتدادها ، وعلى سبيل المثال فان « صولت ليك سيتى » تقع فى اقليم منخفض الكثافة ، وادى ذلك الى ان سكانها اقل كثيرا من المدن المماثلة لها فى المرتبة الوظيفية والتى تقع فى اقليم ترتفع كثافتها السكانية ، ولهذا كان اقليم صولت ليك سيتى واسعا بدرجة كبيرة لا تتناسب مع اقليم نظائرها وظيفيا (٣) .

(1) Berry, J. L., and Pred, A., op. cit., p. 6.

(2) Murphy, op . cit., p. 81.

(3) Morrill op. cit., p. 72.

وهكذا نجد أنه على الرغم من أن كريستالر قد بنى « نموذج » على استقرائه لجغرافية السكن في إقليم فعلى ، إلا أن النتيجة أسفرت عن نموذج نظري لا يتحقق وجوده إلا بافتراضات كثيرة (١) . حتى أن « جيمس فانس » James Vance ، رأى بعد محاولته تطبيق نظرية كريستالر على تجارة الجملة في الولايات المتحدة ، أن كثيرا من أجزاء النظرية تحتاج الى تعديل ، وأن النظرية لا تخرج عن كونها « حالة خاصة » على المستوى النظري والفعلي معا ، وأكثر من ذلك ، فإنه يتطلب أن يكون الإقليم قد مر تاريخيا بمرحلة النظام الإقطاعي (٢) .

ورغم كل أوجه النقد السابقة ، فإن دراسات تجريبية كثيرة قد أوضحت وجود ترتيب هرمي للمحلات المركزية في كثير من أجزاء العالم التي تمر بمراحل متباينة من التطور الاقتصادي ، مثل الولايات المتحدة والسويد وسويسرا من ناحية والهند والباكستان وكوريا من ناحية أخرى ، وكذلك في دول مثل جنوب أفريقيا (٣) .

وقد درس « هاجت » Hagggett الأقسام الإدارية في البرازيل في عام ١٩٦٥ . وظهر من الدراسة أن أشكال حدود هذه الأقسام تتفق مع الأشكال السداسية ، حيث أن كل مركز إداري يشترك في حدوده مع ستة مراكز أخرى ، كما أن دراسة قام بها « سكينر » Skinner عن التسويق في ريف الصين أظهرت أن التجار يتحركون من مراكزهم الرئيسية إلى ستة مراكز

(1) Johnson, op cit., p. 188.

(2) Vance, James E., Jr . The Merchant's World : The Geography of Wholesaling , Prentice - Hall, Engllwood Cliffs, 1970. p. 9.

(3) Berry and Pred. op. cit. . p. 6 : Berry, B. J., Research Frontiers in Urban Geograpy, in Hauser, P. M., and Schrone, L. F., The Stuby of Urbanization, John Wiley, New York. 1967, p. 504.

صغيرة تحيط بها وتجاورها ، كما أوضح أنه يوجد ترتيب يتفق مع قيمة
ك = ٣ وترتيب آخر يتفق مع قيمة ك = ٤ في أجزاء مختلفة من
الصين (١) .

والواقع ان دراسة اشكال المراكز الادارية في الدلتا المصرية تدعم
اشكال الوحدات الادارية النى ظهرت في البرازيل ونمط التسويق في الصين ،
ففي الدلتا الوسطى وجد ان ١٦ مركزا يشترك كل منها مع ستة مراكز اخرى
في الحدود (متوسط ٦.٥) وان معظم الانحراف عن الشكل السداسى يحدث
حين يكون احد فرعى النيل او ساحل البحر المتوسط حدا اداريا . ولوحظ
الامر الامر نفسه في محافظات شرق الدلتا (الدقلىة والشرقية والقليوبية)
الا حيث يكون النيل او حافة السهل الفيضى الصحراوية حدا اداريا ، وكذلك
الحال في محافظة البحيرة غرب الدلتا .

وليس غريبا اذن ان تصبح « المحلة المركزية » وحدة تخطيطية في
المانيا ، حيث يأخذ المخططون في اعتبارهم هذه المحلات المركزية
« Zentralort » (٢) .

واذا كانت نظرية المحلات المركزية تعنى بتفسير العلاقات بين شبكة
المدن بناء على أسس وظيفية ، فقد أصبحت بعض الدراسات الأخيرة تجد أن
الجغرافية الداخلية للمدينة يمكن تفسير بعض جوانبها على أساس النظرية
فحي الأعمال المركزى يمثل المدينة الأم في علاقتها بشبكة المدن ، من حيث
علاقته بالاحياء التجارية الخارجية .

(1) Garner, op. cit., pp. 322 - 359 .

(2) Dickinson, Robert E., City and Region, A Geographical Interpretation, Routledge and Kegan Paul , London, 1966. p. 58.

الفصل الرابع

اقليم المدينة

إذا كانت الدراسة الاقليمية تمثل احد الاهتمامات الرئيسية فى الجغرافية عامة ، فان دراسة اقليم المدينة تحتل مكانة خاصة فى جغرافية المدن ، وإذا كان الاقليم الجغرافى بصفة عامة ، هو الذى يوجد به قدر مشترك من الخصائص التى تميزه عن غيره من الاقاليم ، فان اقليم المدينة يقوم على اساس الترابط والتفاعل بين المدينة محل الدراسة ، وما حولها من رقعة جغرافية ، وحين يكون ذلك الترابط قويا والتفاعل واضحا ، فلا خلاف على تحديد الاقليم ، اما حين يقل ذلك ، ويظهر الاثر التنافسى لمدن أخرى ، فاننا نكون بازاء ما يوجد بين الاقاليم الجغرافية الكبرى ، التى تقع بين حدودها نطاقات انتقالية .

وعلى الرغم من أن دراسة اقليم المدينة أصبحت تخضع الآن لوسائل قياس دقيقة فى كثير من الاحيان ، حيث تقوم على اتباع الاساليب الاحصائية وتحليل العلاقات بطرق كمية ، فان اقليم المدينة قد يختلف فى تحديده الباحثون نتيجة لاختلاف نظرتهم وتطبيقهم لوسائل التحليل الكمى ، وفكرة اقليم المدينة تقوم على اساس العلاقة أو الرابطة بين المدينة وما حولها من ريف ومدن أصغر ، وهى فكرة قد يصعب قياسها رياضيا ، كما انها ليست ثابتة على مر الزمن ، فالعلاقات المكانية تتباين من عصر لآخر ، أما نتيجة لاختلاف المرحلة أو المستوى التكنولوجى ، وخاصة فيما يتعلق بالانتشار الحضارى ، أو لظهور علاقات جديدة ووسائل لم تكن معروفة من قبل ، فقد أدى التطور الكبير فى وسائل النقل والمواصلات ، وظهور صناعات جديدة واختفاء صناعات أخرى ، وامتداد مجال الطلب على المواد الخام اللازمة للصناعة الى أجزاء بعيدة ، وظهور البدائل سواء المواد الخام الصناعية أو مواد الوقود والقوى المحركة ، أدى ذلك كله الى اختلاف فى

مجالات نفوذ المدن ، وبالتالي في احجام اقاليمها ، فقد تحررت بعض الصناعات من الارتباط بالفحم كمصدر للطاقة ، والمدن التي كانت لها أهمية كبيرة في عصر ما قبل السيارة ، سواء كان ذلك في عصر العرب والحصان أو في مرحلة القطار ، ليس لها بالضرورة نفس الأهمية بعد ظهور السيارة وشبكة الطرق المعبدة ، وقد اثر ذلك كله في اشكال اقاليم المدن ، وامتداد اقليم كل مدينة واتجاه ذلك الامتداد .

كما أن مد الخدمات الى أماكن جديدة ربما يؤدي الى تقلص مجال نفوذ بعض المدن ، فالمدارس الثانوية والمستشفيات قد تعمم على مستوى القرى في بعض الاقطار ، ومع ذلك تبقى بعض الخدمات المركزية التي لا يمكن أن تمارس في القرى ، وتخضع هذه الخدمات لترتيب هرمي ، ومما لا شك فيه أن مقارنة امتداد اقليم ما ، بعد انشاء كلية جامعة فيها ، أو جامعة اقليمية ، يختلف عن امتداد اقليم تلك المدينة قبل أن تشهد قيام هذه المؤسسة التعليمية عالية المرتبة بها . وفي هذا الصدد يمكن أن ندرس اثر انشاء الجامعات الاقليمية في مصر على اقاليم المدن التي انشئت بها تلك الجامعات .

وفي دراسة اقليم المدينة ، فإن الباحث يسأل نفسه : ما هو الامتداد الذي تقف عنده خدمة المدينة ؟ وما هي درجة الخدمة التي تقدم في كل جزء من هذا الامتداد ، وهل يمكن قياس هذه الدرجة أو اثرها بوسيلة احصائية أو أكثر ؟ وما الذي تقدمه المدينة لما حولها من اجزاء ، وإلى أي حد تعتمد المدينة على الاقليم المحيط بها في التزود بالغذاء ، ومن أين يجلب غذاء المدينة سواء من الفاكهة والخضراوات أو منتجات الألبان واللحوم والحبوب ، وكذلك من أين تأتي الزهور الطبيعية الى المدينة .

ويرى « ديكنسون » أن روابط المدينة بأقاليمها يمكن أن تندرج تحت أربعة فئات أولها التجارة المتبادلة بين المدينة والاقليم أو ما يمكن أن نطلق عليه العلاقات الاقتصادية ، وثانيها الروابط الاجتماعية وتضم التعليم والثقافة وتشمل المدارس والمسارح ودور العرض السينمائي والمتاحف وقاعات الموسيقى

والفنون وثالثها هى ما يمكن أن نطلق عليه العلاقات السكانية وتتمثل فى رحلة العمل اليومية بين المدينة واقليمها ، سواء للعمل أو الترفيه أو التسوق . ويدخل « ديكسون » فى هذه الفئة من العلاقات ما يتصل بملكية الاراضى الزراعية لسكان المدينة الذين قد يقيمون اقامة فعلية خارج المدينة لادارة مزارعهم ، وأما الفئة الرابعة من أوجه هذه العلاقات فانها تتمثل فى أثر المدينة على استخدام الاراضى فى الريف ، وكثير من أوجه هذه العلاقات تقبل

التعبير عنها بالوسائل الاحصائية (١) .

بينما يرى « سميلز » أن الخدمات هى أهم ما يربط المدينة باقليمها ، وإن كل المدن تقريبا ، تمثل الى جانب مبرر وجودها الأصى أو وظيفتها الاساسية ، تمثل مراكز لتقديم الخدمات الى سكان يعيشون خارج حدود المدينة ، علاوة على تقديم هذه الخدمات لسكان المدينة أنفسهم ، وإن هذا يقابله اثر واضح للمدن فى التنظيمات الاقتصادية والاجتماعية فى الريف ، ويطلق « سميلز » على اقليم المدينة مصطلح « المجال الحضرى » أو «المجال المدنى» Urban Field الذى يتكامل سكانيا مع المدينة (٢) .

كيف نقيس امتداد اقليم المدينة ؟

يرى « سميلز » أن وظائف المدينة هى التى تحكم امتداد اقليمها ، سواء كانت هذه الوظائف اقتصادية تتعلق بدور المدينة فى تجميع السلع واعادة توزيعها على المنطقة المحيطة بها ، أو فى الحصول على حاجة سكانها من الاقليم حولها ، أو كانت وظائف اجتماعية ترتبط بالخدمات التى تتخصص فيها المدينة كالتعليم والصحة والثقافة والترفيه ، كما أنه يمكن الاعتماد على شبكة الطرق وشرايين النقل فى تحديد اقليم المدينة ، وخاصة فيما يتعلق بمواعيد قيام التوبيسات التى أصبحت أكثر انتشارا وتحررا من

(1) Dickinson, R. E., City and Region. p. 228.

(2) Smales. A. E., The Geography of Towns, Hutchinson, London, 1953, pp. 135 - 136.

السكك الحديدية ، وهنا يلفت النظر الى عدد الحافلات التى تجرى فى ساعات اليوم وفى أيام الأسبوع المختلفة ، ويفرر « سميلز » أنه قد لاحظ بوضوح انحدار معدل الخدمات التى تؤديها المدينة كلما بعدنا عنها ، ومن غير المعقول أن يظهر هذا الانحدار فجائنا ، ولكن على الأرجح فإنه توجد منطقة يبدأ فيها نفوذ المدينة فى التشتت والضمور حتى يكاد أن يتلاشى ، وهنا يكون اقليم مدينة أخرى قد بدأ فى الظهور وينبه « سميلز » الى نقطة هامة للغاية وهى العلاقة بين الحدود الادارية واقليم المدينة ، فالحدود الادارية للمدن كثيرا ما تكون حدودا تعسفية ، كما أن كثيرا من هذه الحدود قد لا يتناسب مع حقائق الجغرافية الاجتماعية (١) . وعلى الرغم من أن الوظيفة الادارية يمكن اعتبارها احد المقاييس التى تتبع عند تحديد اقليم المدينة ، الا أننا كثيرا ما نجد أن هذه الحدود أما أن تكون فضفاضة وأما أن تكون أضيق من المجال الفعلى لنفوذ المدينة الحضارى الذى يشمل كل أوجه نفوذ المدينة الأخرى غير الادارية .

ويتفق ديكنسون مع سميلز فى أن سهولة وسائل النقل والمواصلات وكثافة السكان وحركتهم ، تعتبر من الأسس الهامة فى تحديد اقليم المدينة ، وأنه اذا ما عملت سلسلة من العلاقات بين المدينة وما يقع خارجها ، فإننا سوف نجد انحدارات واضحة فى الروابط ، ويمكن الاعتماد على عدد من هذه الروابط كمقاييس فى تحديد اقليم المدينة .

ومن الناحية النظرية فإن اقليم المدينة يمكن أن يعبر عنه فى شكل عدد من الحلقات التى تمثل كل منها احد أوجه العلاقات بين المدينة واقليمها ، وإذا كانت الحدود الادارية تمثل حلقة شبه ثابتة فى معظم المدن ، فإن بقية الحلقات تكون عادة عرضة للتغير ، وكثيرا ما تتسع حدود أقاليم المدن الكبرى على حساب أقاليم المدن المتوسطة والصغيرة ، وهنا لابد من ملاحظة أن أقاليم المدن تتباين ، سواء من حيث مساحة تلك الأقاليم أو عدد سكانها وفقا لكثير من المتغيرات والظروف الجغرافية ، مثل غنى الاقليم اقتصاديا

(1) Ibid., pp. 137 - 153 .

وكثافة السكان والسكن فيه ، واتشكال السطح ومدى سهولة اتصال أجزاءه ببعضها البعض ، ولذلك تختلف أشكال اقاليم المدن فى السهول عنها فى مناطق التلال أو الجبال ، وليس من المتصور أن أشكال وابعاد اقاليم المدن فى الدلتا المصرية تقترب من أشكال اقاليم المدن فى الوادى ، فالدلتا سهل منبسطة واسع بينما الوادى سهل طولى ضيق ، وكثيرا ما تكون المدن فى الوادى واقعة على ضفة النهر مما يؤدى الى عدم انتظام أشكال اقليمها ، حتى فى حالة وجود طرف عبر النهر . أما فى الدلتا فإن أشكال المدن تكون أكثر انتظاما من أشكال اقاليم مدن الصعيد .

وبالمثل فإن قطرا واسعا متباين الخصائص كالولايات المتحدة الأمريكية تختلف أشكال اقاليم المدن فيه بين الشمال الشرقى ، حيث المدن الكبرى والتركز السكانى والكثافة العالية سكانيا وصناعيا وتجاريا ، وبين اقليم السهول العظمى أو الغرب ، وبينما نجد أن مدينة بوستن تقع وسط محيط من المدن الكبيرة مما يؤدى الى صغر مساحة اقليمها بحكم التنافس بين المدن ، فإن مدينة اخرى - ربما تكون أقل اهمية - مثل سولت ليك سيتى فى الغرب ، تكون ذات اقليم أكبر امتدادا فى الرقعة الجغرافية ، وإن يكن أقل سكانا من اقليم بوستن ، وذلك بتأثير انخفاض الكثافة السكانية فى الاقليم وعدم وجود مدن تنافس سولت ليك سيتى على أبعاد تتساوى مع أبعاد المدن التى تنافس بوستن فى امتداد اقليمها .

ويرى « مورفى » ان الوسائل النى يمكن اتخاذها لقياس اقليم المدينة الأمريكية على نحو خاص هى ودائع البنوك فى المدينة ومصادرها، والمرضى الذين يترددون على عيادات أطباء الأسنان والممارسين العاميين ، وعملاء المحامين ومبيعات الجملة من الألبان والأدوية والخضراوات واللحوم ، ومبيعات الأثاث وتوزيع الصحف وتجارة القطاعى ، الى جانب رحلة العمل اليومية (١) .

(1) Murphy , R. E., op. cit. p. 53.

ولما كانت العلاقات التجارية بين المدينة واقليمها هي من أكثر العلاقات وضوحا ، فان هذا يتطلب عرض بعض النظريات التي حاولت اظهار اثر المدينة في اسخدام الاراضى وفي مجال تجارة القطاعى .

أولا : اقليم المدينة عند فون تونن :

ظهر مؤلف « فون تونن » Von Thunen عن « الدولة المنعزلة » في عام ١٨٢٦، وكان ثمرة لتجارب استمرت أربعين عاما، دون خلالها ملاحظاته في ادارة مزرعة خاصة له كان يديرها قرب مدينة « روستوك » . وقد حاول « فون تونن » من خلال نظريته التي عرض لها في كتابه أن يكتشف الفوانين التي تحكم سعر الانتاج الزراعى ، وكان « فون تونن » قد تاشر بأفكار « ريكاردو » Ricardo عن الربع أو العائد Economic Rent وهي تختلف عن فكرة الايجار أو الدخل ، فالعائد الاقتصادي لقطعة من الاراضى هو الدخل اذى يمكن الحصول عليه فوق الدخل الناتج من القطعة نفسها فى حالة انتاجها حديا . ولكن بينما يبنى « ريكاردو » فكرته عن الربع الاقتصادي على اساس خصوبة التربة فان « فون تونن » يرى أن الموقع ليس اقل اثرا فى الربع الاقتصادي عن خصوبة التربة ، فكما ينخفض العائد الاقتصادي بانخفاض خصوبة التربة ونتاجيتها ، فان السلع سريعة التلف تعطى ريعا اقتصاديا منخفضا بدرجة تزداد حدة بازدياد البعد عن السوق (١) .

واقليم المدينة عند « فون تونن » يتمثل فى أن دولته المنعزلة تضم مدينة واحدة وظهيرها الزراعى ، على نمط دويلات الاقطاع فى العصور الوسطى الأوروبية ، والعلاقة بين هذه المدينة واقليمها علاقة وثيقة ، وذلك أن المدينة تعتمد على اقليمها كلية فى الحصول على حاجاتها من الانتاج الزراعى ، كما أن هذا الاقليم لا يبيع فائض انتاجه الا لتلك المدينة ، كما

(1) Chisholm, M., Rural Settlement and Land Use. Huthchinson, London, 1966, pp. 21 - 26.

ان خصائص البيئة الطبيعية فى الاقليم متجانسة ، وتهلح كل أجزاءه لانتاج المحصولات الزراعية والحيوانية التى تنتج فى العروض الوسطى اما السكان فى الاقليم فانهم يمتازون بالنشاط والرغبة فى مضاعفة دخولهم ، ومن اجل ذلك يلائمون بين انتاج حقولهم وحاجة سوق المدينة ، ويشرف اولئك الفلاحون على نقل منتجاتهم الى المدينة بواسطة العربى والحصان ، وهى الوسيلة الوحيدة التى كانت متوفرة فى عصر المؤلف ، وتتناسب تكلفة النقل طرديا مع المسافة .

وبعد كل الفروض السابقة يصل « فون تونن » الى أن نمط الزراعة حول المدينة يتطور فى نطاقات تأخذ شكل الحلقات أو الدوائر التى تكون المدينة مركزها ، وبالنظر الى أن تكلفة النقل تمثل متغيرا متحركا فى حين أن بقية عناصر تكلفة الانتاج واحدة فى كل أجزاء الاقليم ، فإن تكلفة النقل تلعب الدور الحاسم فى تقرير امتداد الحلقات بعيدا عن المدينة ، وإى ربح يحققه السلاح يكون نتيجة للمعادلة :

$$R = S - (K + N) \text{ حيث}$$

$$R = \text{الربح}$$

$$S = \text{سعر البيع}$$

$$K = \text{تكلفة الانتاج}$$

$$N = \text{تكلفة النقل}$$

وقد وجد ان الفدان الذى ينتج الأخشاب (مصدر الطاقة الرئيسى فى عصر فون تونن) يعطى عائدا جملته ٥٠ وحدة نقدية بينما يعطى الفدان الذى ينتج الحبوب عائدا جملته ٢٧ وحدة نقدية على بعد نصف حلقة من المدينة ، ولكن على بعد حلقتين ونصف يهبط عائد فدان الخشب الى عشرة وحدات نقدية على حين يعطى فدان الحبوب ١٥ وحدة ، وعند الحلقة الثالثة يكون انتاج الأخشاب غير اقتصادى اذا كان الهدف من الانتاج هو تسويقه فى المدينة (العائد = صفر) بينما لا يحدث ذلك بالنسبة للحبوب الا فى الحلقة الخامسة ، والسبب فى ذلك هو ارتفاع تكلفة نقل الأخشاب

بالبعد عن المدينة بدرجة تفوق تكلفة نقل انتاج القدان من الحبوب ، وذلك بتأثير حجم الأخشاب الذى يشغل حيزا كبيرا • وأخيرا يصل « فون تونن » الى أن نمط استخدام الأرض حول المدينة يأخذ شكل حلقات مركزية تبلغ ست حلقات كما يلى :

الحلقة الأولى ، وهى الأقرب الى السوق وتخصص لانتاج السلع سريعة التلف مثل اللبن والخضراوات • وكلما ازداد الطلب على هذه المنتجات اتسع امتداد هذه الحلقة ، وبالنظر الى استمرار الطلب على هذه السلع ، فإن سكان المدينة يدفعون للفلاحين اسعارا تشجعهم على انتاجها فى الحلقة الأولى بدلا من الحبوب او غيرها من المحاصيل • ولا ينبغى ان ننسى أنه لم تكن وسائل التبريد أو التعليب أو حفظها هذه المنتجات قد ظهرت بعد ، كما ان وسائل النقل كانت بطيئة •

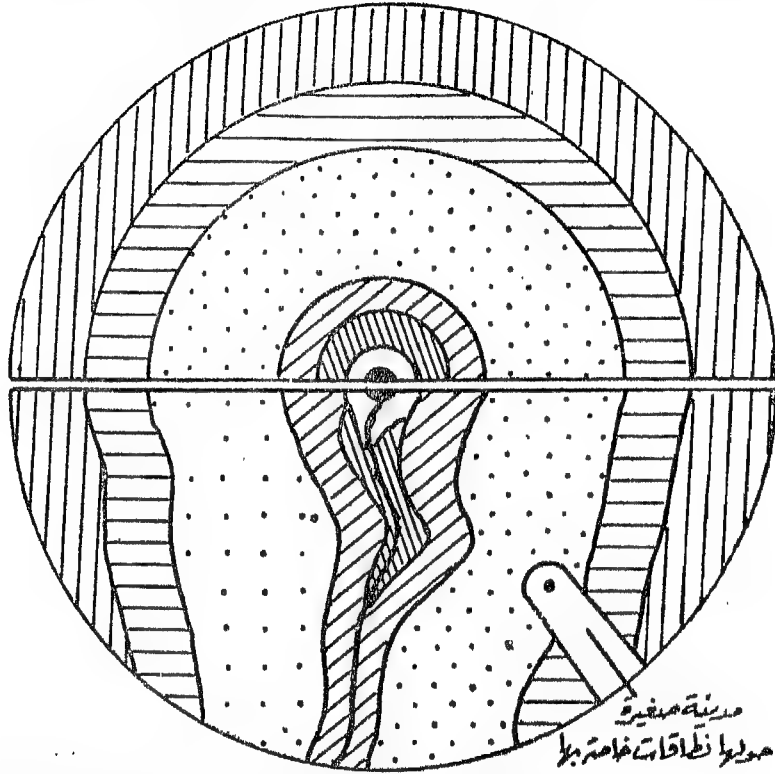
الحلقة الثانية : وهى تتخصص فى انتاج الأخشاب للوقود والتدفئة ، وكانت الأخشاب تدر أكبر عائد يلى الخضراوات والفواكه ، ويعتمد الحد الخارجى للحلقة على مدى الطلب على الأخشاب فى السوق وتكلفة النقل •

الحلقات ٣ ، ٤ ، ٥ : وهى مخصصة لانتاج الحبوب وغيرها من المحاصيل ، ولكن الفروقات بين هذه الحلقات تتمثل فى أنه كلما ازدادت مسافة البعد عن المدينة ، كلما بدأت تظهر ضرورة ترك مساحات من الأرض دون زراعة لارتفاع ، ولا تكاد هذه الأرض المراحة تظهر فى الحلقة الثالثة ولكنها تمثل ١٤٪ من مساحة الحلقة الرابعة و ٣٢٪ من مساحة الحلقة الخامسة •

الحلقة السادسة : وهى تتخصص فى انتاج المراعى وتربية الحيوان ، وأهم ما تصدره الى السوق هو الحيوان الذى يساق للمدينة لتقليل تكلفة النقل ، أو منتجات الألبان التى لا تتلف بسرعة مثل الجبن •

أما التعديلات التى يمكن أن تطرأ على نظام هذه الحلقات ، فإنها تتمثل فى إمكانية مرور نهر ملاحى يصل المدينة الرئيسية بجزء من الاقليم ويؤدى الى تقليل تكلفة النقل ، ويؤثر فى استطالة الحلقات على طول

مجراه ، وبعد هذه الحلقات عن الشكل الدائرى كما أن وجود مدينة صغيرة
فى طرف الاقليم ، يوجد حولها اقليما صغيرا تنشأ من حوله حلقات صغيرة
تتناسب مع حجم هذه المدينة (١) .
انظر شكل رقم (١٨) عن شكل اقليم الدولة المنعزلة ونطاقاته .



نهر ملاحي	المدينة المركزية
زراعة وأرض مراعى	مخضرات ومنتجات البان
دورة ثلاثية	غابات وأصراج للأخشاب
تربية الحيوان ومنتجاته	دورة زراعية كثيفة

شكل رقم (١٨)

(1) Alexander, J. W., Economic Geography, pp. 613 - 616.

وإذا كنا نجد أن كثيرا من الفروض التي قدمها « فون تونن » والظروف التي كانت سائدة في عصره قد أدركها التغير الآن ، سواء من حيث تعدد وسائل النقل أو حفظ السلع سريعة العطب بالتبريد أو التعليب ، فإننا نجد أن بعض مناطق العالم لا تزال تشهد صورا من النطاقات الزراعية التي اقترحها « فون تونن » حول المدن .

وقد أظهرت دراسات كثيرة أمثلة على ذلك في كل من جنوب إيطاليا وهضبة المزيثا في إسبانيا ، وفي مناطق في كل من بلغاريا ، فنلندا ، الباكستان ، نيجيريا ، غانا وبعض اقطار أمريكا اللاتينية . وإن كان نموذج « فون تونن » قد أصابه كثير من التعديل في الدول ذات الاقتصاديات المركبة التي وصلت الى مرحلة تكنولوجية متقدمة ، كما احدث ظهور السيارة تحولا أساسيا في أسلوب النقل مما ، أدى الى تغيير جذري في أنماط استخدام الأراضي ، لكن انخفاض الريح بالبعد عن سوق المدينة لا يزال أمرا صحيحا كما قال به نموذج « فون تونن » .

وقد حدث أمر جديد في استخدام الأراضي في المنطقة الهامشية على أطراف المدن يختلف في استخدامه عما اقترحه النموذج المذكور ، ذلك أن الأراضي الزراعية التي تجاور المنطقة المبنية مباشرة ، والتي كانت انتاجيتها مرتفعة في نموذج « فون تونن » قد تترك الآن دون استغلال كأسلوب لعرضها للبيع كأراضي مقسمة للبناء والتوسع العمراني (١) .

ثانيا : تجارة القطاعي واثرها في تحديد اقليم المدينة :

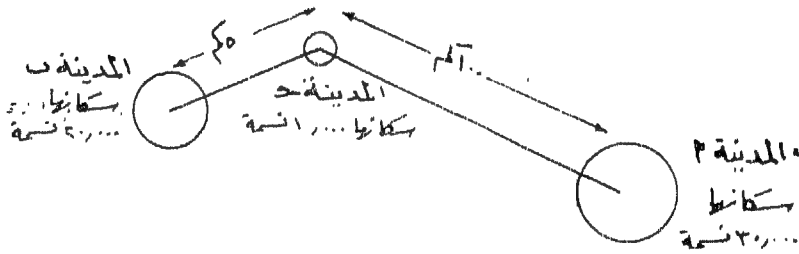
ظهرت كثير من النظريات التي تحاول أن تحدد اقليم المدينة على أسس احصائية ورياضية ، اعتمادا على تجارة القطاعي التي تقدمها المدينة

(1) Sinclair, Robert, « Von Thunen and Urban Sprawl »
Annals of the Association of American Geographers , Vol. 57.
(1967 pp. 67 - 78 .

إقليمها ، ومعظم تلك النظريات مشتقة أصلا من نظريات ونماذج الجاذبية المستخدمة في العلوم الطبيعية وبخاصة الفيزياء ، ثم أدخلت عليها بعض التعديلات لتناسب مع تحديد إقليم المدينة التجارى بما يدخل فيه من مؤثرات ومتغيرات بشرية .

والواقع ان معظم هذه النظريات والنماذج تحاول رسم الحدود الفاصلة بين مجالات نفوذ المدن المتجاورة أكثر مما تحاول قياس إقليم مدينة واحدة ، ومن هنا فان اخضاع هذه النظريات للواقع التجريى ينبغى يأخذ ذلك فى اعتباره .

ولعرض هذه النظريات نفترض وجود ثلاثة مدن متباينة الحجم هى التى ترمز لها بحرف ا ، ب ، ج ، وأكبرها هى مدينة ا حيث يبلغ عدد سكانها ٣٠٠٠٠ نسمة ، تليها مدينة ب وعدد سكانها ٢٠٠٠٠ نسمة ثم مدينة ج و هى أصغرها وعدد سكانها ١٠٠٠٠ نسمة ويوضح العاقات بين هذه المدن شكل رقم (١٩) .



العلاقات بين المدن فى نظريات التفاعل والمقطع

شكل رقم (١٩)

وتوجد مدينة ج فى نقطة متوسطة بين مدينتى ا ، ب ، وهى تبعد عن ا مسافة ١٠٠ كيلو مترا وتبعد عن ج ٥٠ كيلو مترا ، وبالنظر الى أن مدينة ج هى اصغر من المدينتين ا ، ب فانها تكون عرضة لنفوذهما معا .

وأهم النماذج أو النظريات التي تدرس العلاقات بين المدن السابقة
هى :

١ - نظرية التفاعل Interaction Theory :

تقرر هذه النظرية أن قوة العلاقات الاقتصادية بين مدينتين تختلف
ايجابا تبعا لحجمهما وسلبا تبعا للمسافة بينهما ، فكلما كان سكان المدينتين
كبيرا ازداد التفاعل وكلما بعدت المسافة بينهما قل التفاعل .

وابسط صورة لهذه العلاقة هى المعادلة :

$$T = \frac{S_1 \times S_2}{M}$$

حيث

T = درجة التفاعل ،
S₁ ، S₂ = سكان المدينة ١ ، ٢ ،
M = المسافة بين المدينتين

وبالتطبيق على هذه المدن طبقا للشكل رقم ١٩ وبياناتها نجد ان
معادلاتها كالتالى :

$$T = \frac{30000 \times 10000}{100} = 3000000$$

أما بالنسبة للمدينتين ب ، ح ، فان التفاعل بينهما تكون درجته هى :

$$T = \frac{20000 \times 10000}{50} = 4000000$$

ومعنى ذلك ان العلاقة بين ب ، ح تكون أقوى من العلاقة بين ا ، ح
بنسبة ٤ : ٣ ، أى انه كلما زاد الناتج كلما كانت العلاقة أقوى .

وقد أدخل على المعادلة فى صورتها السابقة تعديل يقضى باستبدال المسافة الطولية بالكيلو. مترات بمربع المسافة فتصبح المعادلة .

$$س \text{ ا } \times س \text{ ح } = \frac{\text{ت ا ح}}{م^2} = \text{ويكون الحل هو}$$

$$١٠٠٠٠ \times ٣٠٠٠٠ = \frac{\text{ت ا ح}}{١٠٠ \times ١٠٠} = ٣٠ \dots$$

$$٢٠٠٠٠ \times ١٠٠٠٠ = \frac{\text{وت ب ح}}{٥٠ \times ٥٠} = ٨٠ \dots$$

ومن النتيجة يظهر أن قوة التفاعل بين ب ، ح اكبر اذا ما قيست بدرجة التفاعل بين ا ، ج ، حسب القاعدة السابقة من زيادة التفاعل ايجابا تبعا لعدد السكان وسلبا تبعا لمربع المسافة فكلما كان مربع المسافة كبيرا كلما قلت درجة التفاعل (١) .

٢ - نظرية نقطة القطع Breaking Point Theory :

وهى تعتبر احد التعديلات التى أدخلت على نظرية التفاعل ، وتهدف نظرية نقطة القطع الى ايجاد وسيلة لتحديد النقطة التى تمثل الحد الفاصل بين منطقة النفوذ لمدينتين غير متساويتين حجما ، أو بعبارة أخرى ، فانها تهدف الى تحديد النقطة التى تفصل بين السكان الذين يذهبون الى مدينة ما للحصول على خدمة وأولئك السكان الذين يقصدون مدينة أخرى لتلقى الخدمة ذاتها ، أو غيرها من الخدمات . ومن الواضح أنه اذا توفرت مجموعة كافية من نقاط القطع هذه حول احدى المدن للأمكن تحديد اقليمها نظريا .

(1) Alexander , J. W, Economic Geography, pp. 624 - 625.

ولو نظرنا الى المدن الثلاثة التى سبقت الاشارة اليها فلعلنا نتساءل أين تقع نقطة القطع بين المدينتين ا ، ج أو بين المدينتين ب ، ج ، وهل تكون فى منتصف المسافة أم أنها تكون أقرب الى احدى هذه المدن ، وما هو مدى ذلك القرب والمعادلة التالية تجيب على ذلك .

$$\frac{م}{س ك} \sqrt{\frac{س ك}{س ص} + 1} = \text{بعد نقطة القطع عن المدينة الأصغر}$$

• م = البعد بين المدينتين

• س ك = سكان المدينة الأكبر

• س ص = سكان المدينة الأصغر

$$\frac{١٠٠٠}{٣٠٠٠} \sqrt{\frac{٣٠٠٠}{١٠٠٠} + 1} = \text{وبذلك فان نقطة القطع بين المدينتين ا ، ج =}$$

$$٣٦٦ \text{ كيلومترا} = \frac{١٠٠}{٢٧٣} = \frac{١٠٠}{\sqrt{٣} + 1}$$

فاذا حاولنا أن نطبق هذه المعادلة على بعض المدن المصرية واخذنا كلا من القاهرة والفيوم والمنيا والاسكندرية وبور سعيد كأمثلة ، فان النتيجة تكون كما يوضحها الجدول رقم (٤) .

جدول رقم (٦) بعد نقطة القطع بين القاهرة وبعض المدن المصرية

المدينة	المسافة الى القاهرة	عدد السكان ١٩٦٦	مسافة القطع من المدينة الاصغر
القاهرة	—	٤٢٣٠	—
الفيوم	١٠٣	١٣٤	١٥٦ كيلو مترا
المنيا	٢٤١	١١٣	٣٣٩ كيلو مترا
الاسكندرية	٢٢٠	١٨٠١	٨٦٩ كيلو مترا
بور سعيد	٢٢٠	٤٥٦	٤٥٦ كيلو مترا

ويتضح من الجدول أن مسافة القطع أطول ما تكون في حالة مدينة الاسكندرية ، وذلك نظرا لارتفاع عدد سكانها بالقياس الى بقية المدن عدا القاهرة ، ولعل ذلك يتضح بصورة خاصة اذا ما قورنت الاسكندرية مع بور سعيد فكلاهما تبعدان عن القاهرة بنفس المسافة ، ولكن اختلاف عدد السكان فى كل منهما يؤدى الى اختلاف بعد نقطة القطع مقاسة من أى منهما فى اتجاه القاهرة . كما أننا اذا اخذنا بيانات تعداد ١٩٨٦ نجد أن هذه المسافات عن القاهرة أصبحت ٩٠ كم من الاسكندرية ، ٤٠ كم من بور سعيد و ١٦ كم من الفيوم و ٣٥ كم من المنيا .

وينبغى أن نأخذ فى الاعتبار أن الرقم الذى نتوصل اليه بنطبق المعادلة هو رقم نظرى ، لابد من أن تدعمه الدراسة الميدانية التى تتمثل فى الحركة الفعلية للناس والسلع من المدينة الى الاقليم من حولها وبالعكس ، مع ملاحظة أن نقطة القطع تتأثر بالفروق فى السطح ووسائل النقل والحدود الادارية والسياسية وكثافة السكان والنمط الاقتصادى السائد . وقد استخدم

بعض الباحثين بدلا من المسافة الطولية بين المدن في صور اميال أو كيلو مترات ، المسافة الزمنية التي يستغرقها وقت الرحلة بين هذه المدن ، كما استخدم آخرون بدلا من العدد الكلى للسكان المساحة المربعة بالأمتار التي تخصص لأحد الاستخدامات في تجارة القطاعي المراد قياس نقطة القطع بالنسبة لها (١) .

٢ - قانون اجتذاب تجارة التجزئة Law of Retail Trade Gravitation

وهو يعرف أيضا باسم قانون « ريلي » نسبة الى W. J. Reily وهو يمثل أحد التعديلات التي أدخلت على نظرية التفاعل ، ويهدف الى ايجاد وسيلة للتنبؤ بعدد العملاء الذين يقصدون مدينة ما وافدين من مدينة أخرى بقصد التسوق وشراء السلع ويتلخص قانون « ريلي » في ان « الكمية التي يتعامل بها سكان مدينة ما مع أخرى تتناسب طرديا مع عدد سكان المدينة الأخرى وعكسيا مع مربع المسافة بينهما » .

ويقاس ذلك بالنسبة للمدن أ ، ب ، ج التي سبقت الإشارة اليها نجد ان

$$\frac{\text{جملة المتعاملين مع ب من سكان ج}}{\text{جملة المتعاملين مع أ من سكان ج}} = \frac{\text{سكان ب}}{\text{سكان أ}} \left(\frac{\text{المسافة أ ج}}{\text{المسافة ب ج}} \right)^2$$

$$\text{وبالتعرض بالأرقام نجد أن } \frac{8}{3} = \frac{4}{3} \times \left[\frac{100}{50} \right]^2 \times \frac{20000}{2000}$$

ومعنى ذلك انه في مقابل كل ثلاثة وحدات نقدية (جنيه او دولار او ريال أو ليرة او دينار ٠٠٠ الخ) ينفقها سكان ج في الشراء من المدينة أ فانهم ينفقون ثمانية وحدات نقدية في الشراء من المدينة ب . وإذا اعتبرنا مثلا أن سكان مدينة الفيوم يشتررون من القاهرة أو الاسكندرية وان على سكان مدينة الفيوم اذا اراد السفر الى الاسكندرية ان يأتى الى الجيزة أولا

(1) Everson, J. A. and Fitz Gerald Inside the City, Loniman London, 1972, pp. 133 - 134.

ثم يتوجه الى الاسكندرية بالطريق الصحراوى اى أن المسافة بين الفيوم والاسكندرية تكون ٣٠٨ كيلو مترا فان تطبيق المعادلة السابقة يؤدى الى ان ساكن مدينة الفيوم يشتري فى مقابل كل جنيه ينفقه فى أسواق مدينة القاهرة ما لا يتجاوز ١٤٣ مليما يشتري بها من أسواق الاسكندرية . ويظهر من قانون « ريلى » كيف يتضاعل نفوذ المدينة بالبعد عنها ، بحيث يمكن رسم خطوط تباعد متساوية (بطريقتى خطوط التساوى Isopleths) توضح كيف يتقلص نفوذ المدينة تدريجيا بالبعد عنها وبخاصة عند ظهور مدينة أخرى تقاربها فى الحجم (١) .

ويرى « ديكنسون » أن دراسة العلاقات التجارية للمدن توضح وجود مراتب أو درجات للمدن تتباين حسب حجم المدينة ، وتبعا لمرتبة المدينة توجد منطقتان أو ثلاثة نطاقات تتحدد اطاراتها الخارجية وفقا لحجم المدينة ، والاول المناطق المتصاقا بالمدينة هى حدود المدينة كمركز حضرى ويكون حدها الخارجى هو نطاق الانتقال بين المدينة والريف Rural - Urban Fringe واما النطاق الثانى فيوجد على بعد يتراوح بين ٢٥ - ٣٠ كيلو مترا من مركز المدينة ، وهو نطاق تتزايد فيه الحركة اليومية لسهولة النقل والمواصلات ، سواء بالنسبة للعمل أو التسويق أو الترفيه ، واما الحلقة الخارجية أو الحلقة الثالثة من مجال نفوذ المدينة فانها تتأثر بوجود مدن من نفس الدرجة ، فيكون الحد واضحا كلما كانت المدن متماثلة الدرجة متقاربة فى الاقليم ، ولكن عندما تتباعد هذه المدن المتنافسة بمسافات طويلة ، فانه توجد نطاقات انتقالية لمناطق نفوذ المدن أو اقليمها (٢) .

(1) Ibid., pp. 135 - 136 ; Alexander, J. W.. Economic Geog, p. 256 .

(2) Dickinson, R El., City and Region , pp. 234 - 235.

الدراسات التطبيقية عن اقليم المدينة :

لم يقف اهتمام الجغرافيين باقليم المدينة عند مجرد النظريات ، ولكن كثيرا من الدراسات فى جغرافية المدن تضمنت تطبيقا لبعض هذه النظريات فى تحديد اقليم المدينة ، الى جانب أن دراسات أخرى طبقت أساليب مختلفة ، وربما يمكن وصف تلك الأساليب الأخيرة بأنها كانت أكثر قربا من المنهج الجغرافى فى تحديد اقليم المدينة ، وقد اتجهت بعض الدراسات الى تحديد اقليم مدينة واحدة بينما اتجهت أخرى الى تحديد مجالات النفوذ لعدد من المدن المتجاورة باتباع أسس موحدة ، ففي عام ١٩٣٠ نشر « روبرت ديكينسون » دراسة عن اقليم كل من ليدز وبرادفورد وهما أكبر مدينتين فى المجمع الحضرى الغرب يوركشير (١) وأستطاع أن يتوصل الى ثلاثة نطاقات حول المدينتين أوسعها امتدادا هو اقليم يوركشاير الذى يرتبط اجتماعيا وثقافيا بكل من المدينتين وتوجد فيه منطقة الانتقال اليومى ورحلة العمل بين الضواحي وكل من المدينتين .

ثم ظهرت كثير من الدراسات عن تحديد اقليم المدينة ، وفيما يلى عرض لبعض هذه الدراسات :

١ - دراسة بارك ونيوكومب :

وقد قام بها كل من Charles Newcomb, Robert El. Park وهما من أساتذة علم الاجتماع بجامعة شيكاغو ، وقد حاول المؤلفان أن يحددوا اقليم عدد من المدن حول شيكاغو اعتمادا على تتبع حركة الصحف المحلية ، وعلى الرغم من أنهما لم يذكرنا مصادر بياناتها ، إلا أن معظم الصحف الأمريكية تتوفر عنها بيانات كاملة تقريبا من حيث مدى الانتشار واتجاه

(1) Dickinson, R. El., The Regional Functions and Zones of Influence of Leeds and Bradford; Geography, Vol XV. 1930. pp. 548 — 550 .

حركة التوزيع الى المدن المختلفة ، ويقوم باصدار هذه البيانات مكتب يعرف باسم Audit Bureau of Circulation . وقد نشرت الدراسة في عام ١٩٣٣ (١) .

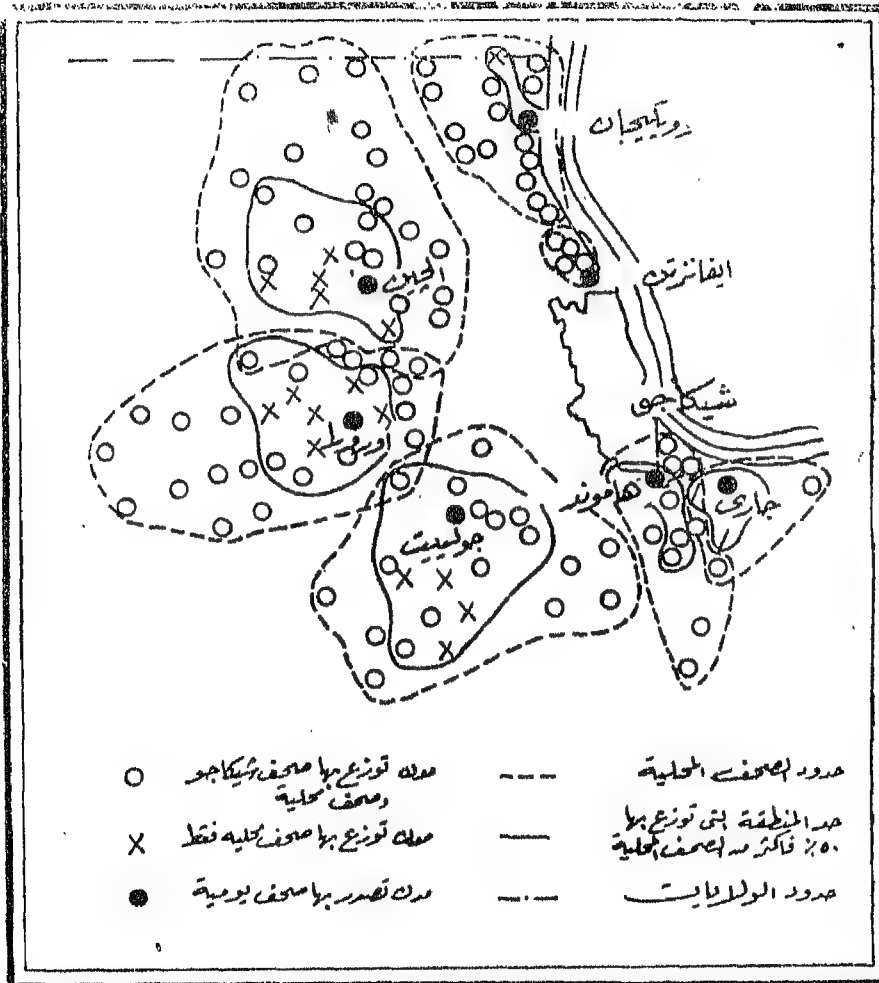
والصحف تعتبر سلعة ، نظرا لانها تباع وتوزع ، ولكنها سلعة ذات طبيعة خاصة ، وذلك ان الاخبار يمكن ان تشبه بالسلع سريعة التلف ، لذلك لا بد من سرعة توزيع الصحف فور اصدارها ، وتهتم الصحف بالاعلانات التي تتأثر بمدى الانتشار ، مما يؤثر على دخل الصحف ، ويعتمد الاعلان على احتمال ان يتحول القارئ الى مشترى للسلعة المعلن عنها .

ويتأثر مدى توزيع الصحف الاقليمية بعاملين هما حجم المدينة التي تصدر بها الصحيفة ، وقرب هذه المدينة من مدن أخرى تصدر بها صحف محلية أو قومية ، فالصحف التي تصدر في مدينة « بوسطن » توزع اعدادا كبيرة في « نيو انجلند » ولكن التوزيع يقل حين توجد صحف منافسة كما هو الحال بالنسبة لمدن فيلادلفيا وبالتيمور ونيويورك ، بل ان ضخامة نيويورك تؤدي الى توزيع صحفها في المدن الثلاثة الاخرى ، بينما يقل توزيع صحف تلك المدن في نيويورك .

وقد فرق « بارك ونيوكومب » بين الصحف المحلية أو الاقليمية وبين الصحف القومية أو المتروبوليتانية ، فالاخيرة اوسع مدى في انتشارها ، وقد وجد الكاتبان ان الصحف المحلية اليومية يصعب ان تنافس الصحف القومية الكبرى في مدى ٥٠ ميلا (٨٠ كم) من المدينة التي تصدر بها الصحف القومية وتزداد صعوبة المنافسة كلما تيسرت سبل النقل بين المدينة التي تصدر بها الصحيفة وبين اقليمها .

(1) Park, R. E., and Newcomb, C., « Newspaper Circulation and Metroqolitan Regions » in R. D. Mc kenzie, The Metropolitan Community, Mc Graw - Hill New York, 1933, chap. 8.

واتضح من دراسة توزيع الصحف اليومية في منطقة شيكاغو (انظر شكل رقم (٢٠)) ان الصحف التي تصدر في هذه المدينة الكبيرة تتركز في اقليم واسع على الرغم من وجود سبع مدن تصدر بها صحف اقليمية محلية هي مدن Aurora, Jolilt, Gari, Hammond, Evanston, Waukegen, Elgin



توزيع الصحف اليومية في اقليم شيكاغو عام ١٩٢٨
شكل رقم (٢٠)

واتضح أن الصحيفة المحلية تباع منها اعداد أكبر من اعداد صحف شيكاغو فى كل المدن السابقة فيما عدا ايفانزتن ، كما يستمر هذا الاتجاه فى القرى المحيطة مباشرة بهذه المدن التى لا يصل لبعضها سوى الصحف الاقليمية فقط .

ومع تزايد المسافة بالبعد عن المدن التى تصدر بها الصحف الاقليمية يقل توزيع تلك الصحف ، حتى يصل الى الحد الذى تكون نسبة توزيع الصحف المحلية هى ٥٠% من جملة الصحف الموزعة ، ثم يزداد فيما وراء ذلك توزيع الصحف القومية ، وبذلك فان كل مدينة صغيرة وما حوّلها من لفرى وبلدان تكون ما يشبه الجزيرة التى توزع بها صحفها الاقليمية وسط بحر من توزيع صحف المدن الكبرى التى تصدر بها الصحف القومية (١) .

٢ - اقليم صولت ليك سيتى :

درس « تشونسى هاريس » صولت ليك سيتى كعاصمة اقليمية فى رسالته التى تقدم بها لنيل الدكتوراه من جامعة شيكاغو فى عام ١٩٣٩ ، وتعتبر صولت ليك سيتى من المدن الهامة فى غرب الولايات المتحدة وقد لعبت دورا هاما فى التطور الاقليمى الأمريكى ، وهى مركز جماعة « المورمون » الدينية ، كما انها مركز تجارى وتعليمى هام جدا ، وهى اكبر مدينة فى قسم واسع من الولايات المتحدة تغلب عليه الجبال والصحارى . وعلى الرغم من أن سكانها لا يزيدون كثيرا عن ٢٠٠٠٠٠ نسمة الا أن اقليمها تبلغ مساحته حوالى ٢٠٠٠٠٠ ميل مربع (وهى مساحة العراق أو اسبانيا وتصل الى اربعة امثال مساحة انجلترا) ، ويبلغ سكان اقليم صولت ليك سيتى حوالى مليون نسمة يتوزعون فى هذه المساحة الكبيرة التى تضم الى جانب ولاية « يوتاه » كلها الجزء الجنوبى من ولاية « ايداهو » والقسم الشرقى من ولاية « نيفادا » والقسم الجنوبى الشرقى من ولاية « يوامنج » . وتوجد بالاقليم نواة كثافة السكان وسط نطاق من الصحارى الرعوية ومراكز التعدين المتناثرة ، الى جانب عدد من الواحات المتفرقة . ولا توجد فى

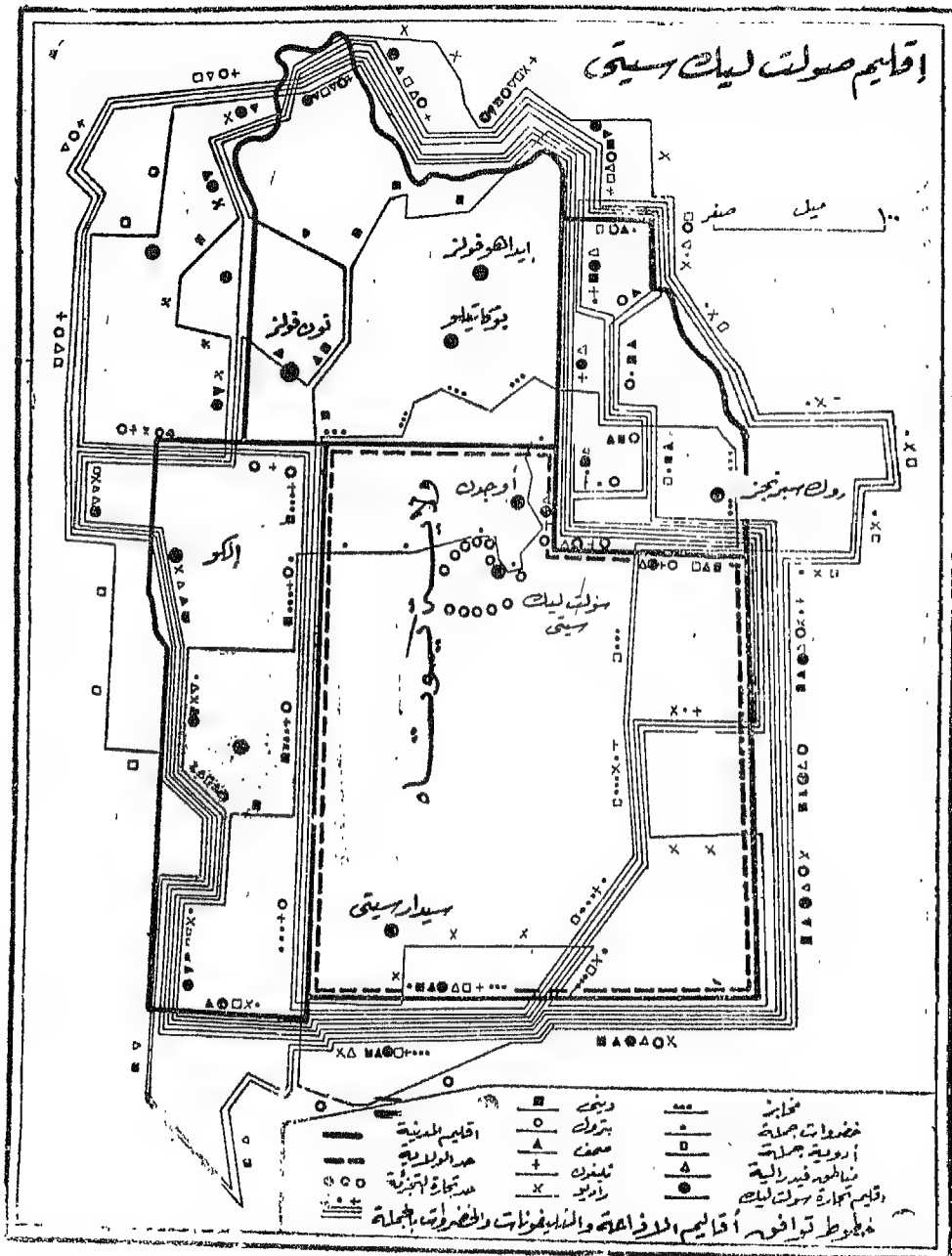
(1) Murphy, R. El., op. cit pp. 58 - 60.

هذا الاقليم الفسيح مدينة تنافس صولت ليك سیتی التي تعتبر مركزا للمواصلات البرية والسكك الحديدية عن طريق مدينة « أوجدن » التابعة لها ، وعن طريق شبكة النقل والطرق الجيدة ، يتم تصريف المنتجات وتقدم الخدمات وبقدر ان ٢٠٪ من جملة السكان ذوی النشاط الاقتصادي في صولت ليك سیتی يقومون بوظائف موجهة لخدمة الاقليم وليس المدينة (١) .

وقد اعتمد « هاريس » في تحديده لاقليم المدينة على اختيار ١٢ وظيفة وخدمة مدنية وتتبع مدى كل منها ، وثمة بيانات ممنشورة عن خمس من هذه الوظائف وهي تجارة التجزئة ، وتجارة الجملة في الخضروات ، وتجارة الجملة في الادوية وبيانات الاذاعة ، والتجارة العامة كما اعتمد على اطلس التجارة ، الذي يضم بيانات كثير من المدن الامريكية ، في رسم حدود تجارة التجزئة ، وكذلك اعتمد على اطلس مكتب التجارة الخارجية والداخلية في رسم حد تجارة الجملة في الخضروات وكذلك رسم حد تجارة الجملة في الادوية على خريطة أصدرها اتحاد تجارة الادوية بالجملة في الولايات المتحدة الامريكية ، وأما بيانات الاذاعة فقد حصل عليها من مطبوعات ادارة اذاعة كولومبيا ، واعتمد على بيانات حكومية منشورة بالنسبة للتجارة العامة .

أما الحدود السبعة الأخرى فمنها حدود الولايات ، وهي حدود قانونية ، وكذلك الحد الذي يخدمه بنك الاحتياطي الفيدرالي فهو يعتبر حدا قانونيا ، كما اعتمد في البيانات المتعلقة بتوزيع الصحف على النشرات التي يصدرها مكتب ABC (الذي اعتمد عليه كل من بارك ونيوكومب في دراستها) وكذلك على اعلانات الصحف على أساس استنتاج منطقي هو ان الصحف المحلية تنشر اعلانات تجارية عن الانشطة التي تنوقع ان يكون قراؤها عملاء للسلع المعلن عنها ، فالمعلن يختار الصحيفة التي يقرأها عملاؤه المحتملون لينشر فيها اعلانا عن بضاعته ، وبالتالي ينشر في صحيفة محلية

(1) Dickinson, R. E., City and Region, pp. 279 - 183.



شكل رقم (٢١)

دون أخرى . وقد نشر بيانات الصحف في خريطة توضح المناطق النى يوجد بها قراء للصحيفة الرئيسية في صولت ليك سيتى . وأما الحد الديبى فهو يرتبط بتوزيع الأماكن أو المحلات التى ينتشر فيها « المورمون » على أساس بيانات التعداد ، وهى التى يشكل « المورمون » ٢٠٪ على الأقل من جملة سكانها .

كما لجأ « هاريس » الى أسلوب « المقابلة » فى تحديد مجالات نفوذ كل من التليفونات والمخابر ومنتجات البترول ، واعتمد على شركة التلغراف والتليفون بالنسبة للتليفونات وعلى شركة يوتاه لتكرير البترول بالنسبة لتوزيع منتجات البترول ، وأما المخابر فقد تتبع مجال انتشار انتاج كل واحد منها (١) .

وكانت نتيجة هذه الاسس كلها هى خريطة اقليم صولت ليك سيتى كما يوضحها الشكل رقم (٢١) .

٣ - اقليم مدينة موبيل :

درس « ادوارد اولمان » اقليم « موبيل » Mobile ضمن رسالته للدكتوراه التى تقدم بها الى جامعة شيكاغو فى عام ١٩٤٣ . ومدينة «موبيل» ميناء ومركز تجارى هام فى جنوب ولاية الاباما الامريكية مطلة على خليج المكسيك .

وقد استخدم « اولمان » اسلوبا يختلف عن الاسلوب الذى اتبعه « هاريس » فيما يتعلق بمصادر بياناته لتحديد اقليم المدينة ، وخاصة فى تحديد منطقة توزيع تجارة الجملة فى الخضروات واللحوم والادوية ، حيث قرر أنه يشك فى البيانات المنشورة ، وقام بسؤال تجار التجزئة فى الاقليم المحيط بمدينة موبيل ، ثم رسم حد تجارة الجملة على أساس أنه يضم المناطق التى تأخذ ٥٠٪ على الأقل من تجارة الجملة من مدينة موبيل ، كما رسم خرائط لكل من تجارة التجزئة ودورة توزيع الصحف ، كما وزع البسوك الصغيرة التى تحتفظ بودائع لها فى بنوك موبيل على خريطة أخرى .

(1) Murphy, R. E., op. cit pp. 53 — 55.

واستخدم « أولمان » أسلوب الخطوط المتساوية ليعبر عن التلاشي التدريجي لنفوذ المدينة ، فقد وضع حدين يمثل كل منهما نسبة مئوية من توزيع الصحف المحلية الصادرة في موبيل ، خارج حدود المدينة ، وأول الحدين يضم داخله المدن والمناطق التي تغطي الصحف الصادرة في موبيل توزيعا يصل الى ٥٠% على الأقل من جملة الصحف الموزعة فيها ، وأما الحد الثانى ، وهو الحد الخارجى فيضم الأجزاء التى تمثل صحف موبيل ١٥ - ٢٠% على الأقل من جملة الصحف الموزعة فيها . وهذه المنطقة الاخيرة تدخل فى نطاق الاقليم الهامشى لمدينة موبيل على العكس من المنطقة الأولى التى تعتبر من صميم اقليم المدينة . ومع ذلك فان اختيار نسبة ٥٠% على الأقل ليس ملزما فى كل الاحوال ، وينبغى ان يتوصل الباحث الى اختيار النسبة المعبرة عن الاقليم من واقع الدراسة الميدانية ، كما أن بعض السلع قد يكون توزيعها واضحا ، مثل الخبز أو الخضراوات ، ولكن البعض الآخر يكون اقليمه متشابكا ومعقدا كما ذكر أولمان بالنسبة للخردوات (١) وتوضح الخريطة فى شكل رقم (٢٢) اقليم موبيل عند أولمان .

٤ - اقليم مدينة ليون واقليم جرينوبل :

تقع مدينة ليون فى الجزء الاوسط من وادى الرون بفرنسا ، وسط اقليم متنوع تضاريسيا واقتصاديا . ويسكن مدينة ليون حوالى ٦٥٠ ٠٠٠ نسمة ، والى جانبها توجد عدة مدن صغيرة من المدن التوابع يزيد سكانها مجتمعة عن مليون نسمة . وقد لعبت مدينة ليون أدوارا هامة فى التطور الاقتصادى لفرنسا فى مختلف العصور ، ولكن أهم العوامل التى اكسبت ليون شهرتها هى تجارة الحرير التى ازدهرت خلال القرن التاسع عشر ، وأدت الى تقوية علاقات ليون باقليمها ، فقد كان تجار ليون يعهدون بالحرير الخام الى الغزاليين والنساجين فى القرى والمدن الصغيرة المحيطة بليون ، ثم يأخذون الحرير بعد نسجه واعداده للبيع ، وكان لانتشار المياه الجارية فى اقليم ليون أثره فى انتشار الصناعة بها ، كما كان لوجود الفحم قرب ليون ومناجم

(1) Ibid., pp. 55 - 58.



شكل رقم (٢٢)

التعدين في سانت اتين ، والقوى الكهربائية في جرينوبل ، كان لذلك كله
التعدين في سانت اتين ، والقوى الكهربائية في جرينوبل ، كان لذلك كله
في ليون منذ القرن السادس عشر ، ولكنها ازدهرت في القرن التاسع عشر
حين أنشئ بنك الكريدي ليونيه وانتشرت فروعها ، وأصبحت للمدينة
اهمية عالمية في دنيا المال ، مما حدا بديكنسون الى القول بأنه « ليس الاقليم

هو الذى أفرز عاصمة له ، ولكنها المدينة هى التى طورت اقليمها « (١) » .
وعلى الرغم من الشهرة الكبيرة التى حظيت بها مصانع الحرير فى
ليون ، فانها لم تكن مصانع ضخمة ، وكثيرا ما كانت الصناعة تتم فى بيوت
عادية ومنازل قديمة ، حتى أن الجغرافى الكبير « رتشارد هارتسهورن »
امضى ساعات كثيرة يحاول التعرف على مصانع الحرير قبل أن يكتشف
انه لا يميزها أية علامة خاصة ، وأنها من الخارج لا تختف عن المساكن
القديمة (٢) .

واما بالنسبة للمصانع الواقعة خارج ليون ، والتى تخدم تجارة
المدينة ، فهى ترتبط بشبكة ممتازة من الطرق والسكك الحديدية ، والأخيرة
تلى شبكة السكك الحديدية فى باريس مباشرة ، ويوجد فى ليون ٩ محطات
للسكك الحديدية تخرج منها يوميا عشرات القطارات الى « سانت ائين »
« وجرينوبل » « وروان » والى جانب ذلك تجرى الوف السيارات فى كل
اتجاه ، ويعتبر مطار ليون رابع مطارات فرنسا ، وأكثر من ٣٠ ٪ من حركة
الطائرات تتم مع اقليم ليون خاصة سانت ائين وجرينوبل . ومن الناحية
المالية فإن أكثر من نصف ودائع الاقليم توجد فى بنوك ليون .

ويؤدى الى تقوية روابط ليون باقليمها ، أثرها على الاقتصاد الريفى ،
حيث أنها تمثل سوقا كبيرة للمنتجات الغذائية من لحوم ومنتجات البان
وفواكة وخضروات يغذى بها الاقليم هذا السوق الكبير . ويمتد اقليم امداد
ليون بهذه المنتجات حتى جبال جوف . وهضبة فرنسا الوسطى وجبال الألب .
وتوجد حركة يومية كبيرة بين ليون واقليمها تشمل الافراد والسلع (٢) .

واذا كانت « جوينوبل » تعتبر داخلية ضمن اقليم مدينة ليون ، فإن
دراسة اقليم مدينة جرينوبل يعطى فكرة عن التدرج الوظيفى ومراتب المدن
والأقاليم ، فكما يكون اقليم المدينة الكبيرة واسعا ، فإن اقاليم المدن الصغيرة

(1) Dickinson, R., City and Region, pp. 257 - 259.

(2) Hartshorne, R., The Nature of Geography, the Association of American Geographers, Lancaster, 1961, p. 224.

(3) Dickinson, R., City and Region , pp. 260 - 265.

التي تقع داخل حدود هذا الاقليم الواسع تمثل النسيج الجغرافي للوحدات الصغيرة التي تتكون منها الاقاليم الكبيرة .

وفي دراسة « هجوت فيفيان » Hugette Vivian لشبكة العلاقات الاقليمية لمدينة جرينوبل يتضح أن أهم الوظائف التي تحدد الاقليم هي : التخصص في صناعات معينة ، ودور المدينة الاقتصادي وأهميتها كمركز للترفيه في الألب الفرنسية ، والتخصصات العلمية التي توجد في جامعتها ، هذا الى جانب وظيفتها كمحطة مركزية للاقليم من حولها .

وأظهرت دراسة « فيفيان » أن منطقة رحلة العمل اليومية الى جرينوبل تمتد الى مسافة يمكن قطعها بالسفر لمدة ساعة من جرينوبل او اليها ، وهذه المنطقة تضم التلاميذ الذين يأتون للتعليم في مدارس جرينوبل ، أو السكان الذين يجلبون الفواكه والخضروات والزهور لبيعها في المدينة ، وترتبط المنطقة كلها بشبكة ممتازة من الطرق ، ولما كان امتداد منطقة نفوذ جرينوبل يتأثر بالمراكز الحضرية الأخرى فإن شكل اقليم المدينة لا يكون منتظما ، ويتضح من خريطة اقليم المدينة (شكل رقم ٢٣) انه في اتجاه شامبري في الشمال الشرقي وكذلك في اتجاه ليون في الشمال الغربي ، وايضا في اتجاه فالنسي في الجنوب الغربي فإن اقليم نفوذ جرينوبل لا يتعدى ٢٥ كيلو مترا ، أما في الجنوب الشرقي حيث لا توجد مراكز عمرانية منافسة فإن مدى نفوذ جرينوبل يصل الى ما بين ٨٠ - ١٠٠ كيلو مترا في الوديان اجبلية ، وفيما وراء هذه الابعاد يذو نفوذ جرينوبل بحدوة ويظهر اثر المراكز العمرانية الاخرى في الجنوب بدرجة واضحة (١) .

٥ - الحد بين اقليمي نيويورك وبوسطن :

تعتبر دراسة « هواردجرين » عن تحديد الخط الفاصل بين اقليمي كل من مدينة نيويورك ومدينة بوسطن (٢) ، من الدراسات الهامة في أسس

(1) Johnson, J. H. op. cit., pp. 89 - 91.

(2) Green, Howard L. « Hinterland Boundaries of New York City and Boston in Southern New England. » Economic Geography XXXI. (oct. 1955) pp. — 300; reprinted in Mayer and Kohn, eds., op. cit., pp. 185 - 201.



شكل رقم (٢٣)

تحديد اقليم المدينة وخاصة من حيث تطبيق هذه الاسس واتباع الكاتب لاسلوب جغرافى وهو توزيع كل اساس على خريطة خاصة .
وقد بدأ « جرين » باستعراض الدراسات التى سبقته لتحديد اقليم كل

مدينة من المدينتين ، وهى الدراسات التى قام بها كل من «بارك ونيوكومب» ، وقد اختارا صحيفتين أساسيتين ، فى كل مدينة واحدة منهما ، ثم درسا مدى نفوذ كل صحيفة ، ويرى « جرين » أن ذلك ليس كافيا . كما أن لجنة الموارد القومية قامت بدراسة أخرى وتوصلت الى خط تحديد يختلف كلية عن الخط الذى توصل اليه « بارك ونيوكومب » ، على الرغم من أن لجنة الموارد القومية اعتمدت بين ما اعتمدت عليه لتقرير الخط المشار اليه ، على توزيع الصحف . كما أشار « جرين » الى دراسة « دكنسون » عن اقليم

المدن في الولايات المتحدة ، وظهر أن الخط الذى رسمه ديكنسون يتفق في جزء منه مع الخط الذى رسمه « بارك ونيوكومب » ولكنه ما يلبث أن يختلف معه بشكل ظاهر ، مما يعنى عدم اتفاق الدراسات السابقة على خط واضح يفصل بين منطقة النفوذ لكل من نيويورك وبوستن .

ثم يحدد « جرين » الاسس التى اتبعها في تقرير مناطق نفوذ كل مدينة من المدينتين وهى : النقل (بالطرق البرية والسكك الحديدية والسفن) والمواصلات (توزيع الصحف والاتصالات التليفونية) والزراعة ، والمنزهة والصناعة والمال .

أما بالنسبة للسكك الحديدية فقد درس انتقال السلع والأشخاص، وظهر له أن انتقال الأشخاص أكثر أهمية من نقل السلع والبضائع ، ومع هذا فقد وجد بعض الصعوبات المتعلقة بالاحصائيات الخاصة برحلة العمل اليومية ، ولكنه يقرر أن رحلة العمل اليومية هى الرحلة التى تستغرق وقتا يسافر فيه الانسان من أى مدينة أو إليها لمدة ساعة ونصف الساعة ، ومع هذا فقد وجد أن بعض المسافرين يقضون وقتا أطول في قطع رحلة العمل اليومية وبخاصة حالة بوستن .

أما السفن فهى ترتبط بأهمية نيويورك كميناء ، وهى تفوق بوستن كثيرا في ذلك كميناء لاقليم « نيوانجلند » ومنذ عام ١٩٢٨ أظهرت عمليات المسح أن ٦٥% من صادرات نيوانجلند تتجه الى نيويورك فى مقابل ١٤% فقط . تتجه الى بوستن وقد هبطت نسبة بوستن في عام ١٩٤٨ الى ١٢% فقط . أما النقل بالسيارات فانه توجد صعوبات في الحصول على بيانات دقيقة وشاملة عنه ، وإن كانت البيانات المتاحة تعطى لبوستن سيطرة تمتد خارجها لمسافة ٣٥ ميلا (٥٦ كم) وما بعد ذلك فتكون السيطرة لنيويورك .

وفيما يتعلق بالمواصلات اعتمد « جرين » على توزيع الصحف بعد أن أجرى بعض التعديلات على بيانات مكتب ABC (والذى رأينا كيف اعتمدت عليه دراسات كل من بارك ونيو كومب ثم هاريس وأولمان) وحدد « جرين » على خريطته الخط الذى يضم بداخله ٩٠% من توزيع

المدينة الثانية ، الى جانب الخط الذى يتساوى عنده توزيع صحف المدينتين بنسبة ٥٠% وهو الحد الفاصل او حد نفوذ كل واحدة من المدينتين ، وقد لاحظ ان اقليم نيويورك اكثر امتدادا من اقليم بوستن ، بحكم ان نيويورك تصدر بها صحف قومية أكثر من كونها صحفا اقليمية ، الى جانب ان نوعية تحرير صحف نيويورك افضل من صحف بوستن .

اما التليفونات فهي قد تفضل كأساس ، من حيث انه لا توجد بها نوعية مختلفة كما هو الحال فى الصحف ، كما انها تقيس العلاقة الاجتماعية الى جانب العلاقات الاقتصادية ، نليست كل المكالمات ذات طابع تجارى ، وان كان يعيب التليفونات بالمقارنة مع الصحف ان تكلفة المكالمات ترتفع بزيادة المسافة على حين يكون سعر الصحيفة ثابتا ، وقد رسم « جرين » خريطة للاتصالات التليفونية اتبع فيها نفس الأسلوب الذى اتبعه فى رسم خريطة توزيع انتشار الصحف .

اما فيما يتعلق بالزراعة فيقرر « جرين » انه اذا كانت بعض الاقاليم قد نشأت بها المدن نتيجة فائض الانتاج الزراعى ، فان الأمر ليس كذلك فى اقليم نيوانجلند لأن الزراعة فيه تقوم نظرا لحاجة سكان المدن اليها ، والأكثر من ذلك ان الزراعة لا تفي بحاجة سكان المدن مما يحتم الاعتماد على مناطق أخرى خارج الاقليم ، وبخاصة بالنسبة لمنتجات الألبان ، ومن ثمة فلا يوجد خط حاسم يفصل بين اقليمى بوستن ونيويورك اعتمادا على تسويق المنتجات الزراعية .

وبالنسبة للنزهة Recreation ، فان كلا من بوستن ونيويورك يمثلان مصيفا لظهيرهما ، وان لم يكن من الضرورى ان يذهب الناس لقضاء الصيف فيهما ، نظرا لأن سهولة الانتقال بالسيارة والطائرة قد تؤدي الى ان يتجه السكان بعيدا عن الظهير المباشر ، ومع ذلك وضع « جرين » خريطة عن مدى اجتذاب قاصدى النزهة من اقليم نيوانجلند الى كل من المدينتين ، وهذه الخريطة اقل قيمة من بقية خرائطه .

اما بالنسبة للصناعة فتتضح اهميتها من ان ٤٧% من جملة الأيدى العاملة فى عام ١٩٤٧ تعمل فى هذا النشاط الاقتصادى (فى مقابل ٦% يعملون

في الزراعة وأعمال الغابات وصيد الأسماك عام ١٩٤٠) وقد اتبع «جرين» لتحديد الخط الفاصل بين اقليمى المدينتين على الخريطة ، العنوان التجارى لمديرى المؤسسات الصناعية التى تستخدم ٥٠٠ عامل فاكثرت فى جنوب نيوانجلند ، وأظهرت الخريطة أن خط الحدود الذى تتساوى عنده النسبة لكل من المدينتين يقع أقرب الى بوستن وخاصة فى الجنوب ، بينما يمتد اقليم نيويورك لىغضى مساحة أكبر امتدادا .

وبالنسبة للموظيفة المالية اعتمد «جرين» على العلاقة بين البنوك الرئيسية والفروع ، على أساس أن الفروع تحتفظ بالاحتياطى فى البنوك الرئيسية لسهولة عمليات السحب عند الحاجة ، كما اعتمد أيضا على نظام البنوك المراسلة فى الظهير لبنوك المدينتين الرئيسة .

وأخيرا اعتمد جرين على أسس سبعة فى تحديد الخط الفاصل بين اقليم نيويورك واقليم بوستن وهى :

١ - تذاكر القطارات .

٢ - تقدير الشحنات المنقولة بالسيارات الى كل من نيويورك وبوستن .

٣ - توزيع الصحف الصادره فى كل مدينة خارج هذه المدينة .

٤ - المكالمات التليفونية خارج المدينتين .

٥ - مواطن الذين يقضون اجازاتهم فى المدينتين .

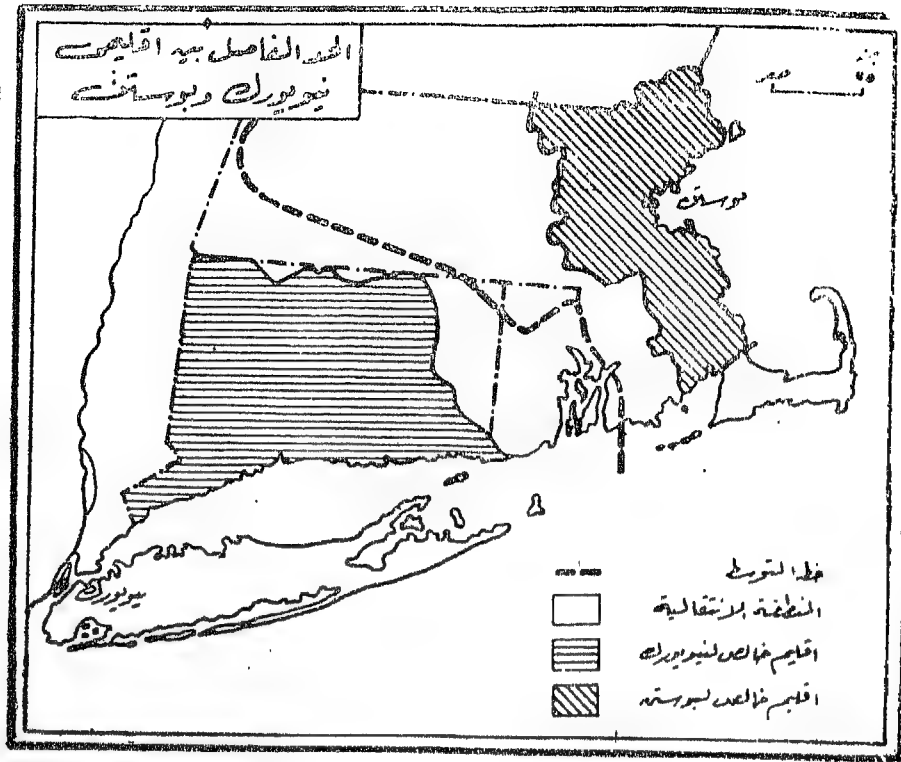
٦ - العناوين للتجارية لمديرى المؤسسات الصناعية الرئيسة، ثم أخيرا .

٧ - البنوك المراسلة فى المدن لبنوك الظهير . (انظر رقم ٢٤) .

٦ - اقليم مدينة أسيوط :

درس اقليم مدينة أسيوط فى عام ١٩٦٨ كجزء من رسالة للدكتوراه تقدم بها المؤلف (١) وقد حاول فيها أن تطبق عددا من الأسس التى تتفق مع ظروف المدينة العربية وقد بدأ بدراسة مداخل المدينة وحركة السيارات عليها للتعرف على أهم محاور الحركة من أسيوط واليهما ، ثم درس طرق

(١) أحمد على اسماعيل ، مدينة أسيوط ، رسالة دكتوراه مقدمة الى كلية الآداب بجامعة القاهرة ، ١٩٦٨ غير منشورة ، ص ٥١ - ٨٤ .



شكل رقم (٢٤)

النقل وحركة الركاب والبضائع عليها ، وأعتمد على اعداد التذاكر المنصرفة واشتراكات الركاب على خطوط القطارات والاتوبيسات والحركة اليومية لسيارات الاتوبيس من مدينة أسيوط واليها ، وهى مؤشرات لرحلة العمل اليومية ، ثم درس حالة الطرق وعدد السيارات العاملة على هذه الخطوط ودوراتها اليومية والمتوسط اليومي لعدد الركاب .

وبالنسبة للتعليم وأثره فى تحديد اقليم المدينة درس مواطن طلاب المدارس الثانوية وما فى مستواها واستخدام أسلوب الاستبيان لمعرفة مدى امتداد خدمات التعليم من المدينة ، وقد اتضح أن اقليم أسيوط التعليمى يمتد امتدادا كبيرا بالنسبة لمستوى المدارس الثانوية .

ثم درس اقليم أسيوط الصحى اعتمادا على دراسة محلات الإقامة المعتادة للمتريدين على العيادات الداخلية والخارجية لمستشفيات المدينة ، ودرس الاقليم التجارى الذى يسوق منتجاته من خضروات والبان وفاكهة فى



شكل رقم (٢٥)

سوق المدينة ، والاقليم الذى يشتري سكانه حاجاتهم من دكاكين المدينة وكذلك اثر المدينة على استخدام الاراضى فى اقليمها .

وخلص من الأسس السابقة بتحديد اقليم المدينة جغرافيا ، حيث ظهر ان بعض المراكز الادارية فى محافظة أسيوط لا تدخل ضمن اقليم المدينة نظرا لبعدها فكل من ديروط ومنفلوط والقوصية وتوابعها من القرى لا تدخل اقليم مدينة أسيوط أساسا ، كما أن صدفا وتوابعها تعتبر على هامش اقليم المدينة ، بينما تكون النواحي التابعة لمراكز أسيوط وأبو تيج وأبنوب والبدارى هى القاسم المشترك فى علاقات المدينة اليومية وهى بذلك تمثل اقليم المدينة .

الفصل الثامن

« التركيب الداخلى للمدينة »

تهدف دراسة المدينة من الداخل الى فهم العلاقات بين مختلف أوجه النشاط والاستخدام فى المدينة ، ومدى تفاعل العناصر المكونة لجرافية المدينة الداخلية ، ويخدم ذلك كله فى رسم صورة تشرحية للمدينة تؤدى الى فهم مشكلاتها وأوجه القصور التى تعوق هدف الانسان فى أن تصبح مدنه سكنا افضل وبيئة مريحة للحياة والعمل .

ولكن دراسة المدينة من الداخل يمكن أن تقسم الى عدد من الوحدات والفصول ، تماما ، مثل دراسة المدينة من الخارج ، وربما يكون من المنطقى قبل دراسة تفصيلات استخدامات الأراضى والأقليم الوظيفية فى داخل المدينة ، أن ندرس بعض العناصر التى تؤثر على معظم أشكال التركيب الداخلى للمدينة ، ثم تأتى دراسة استخدامات الأراضى بعد ذلك .

وعلى الرغم من أن تركيب المدينة الداخلى هو نسيج بشرى بالدرجة الأولى إلا أن هذا النسيج يتباين من مدينة لأخرى بتأثير عدد من العناصر الطبيعية المرتبطة بالموضع ، وكثيرا ما يؤدى اختلاف تفصيلات عناصر الموضع ، الى صور مختلفة للنمو والوظائف واستخدامات الأراضى فى المدن . وفيما يلى دراسة لعدد من الجوانب الهامة فى تركيب المدينة الداخلى :

أولا - الموضع :

نقصد بالموضع Site البقعة التى تقوم فوقها المدينة ، وبذلك فإن الموضع يمثل جزءا محدودا من الموقع Situation الذى يبرز شبكة العلاقات الخارجية للمدينة وتتضمن عناصر الموضع دراسة السطح من حيث المناسيب وما يتعلق بالانحدارات أو الميول التى قد توجد به ، فمدينة تقوم فى منطقة سهلة منبسطة تختلف عن أخرى تحيط بها المستنقعات والسبخات الملحية ،

أو ثالثة تقع على نهر وتتعرض لفيضانه الذى يغمر واديه بانتظام ، ومدن الجبال أو الأودية الجبلية تختلف كثيرا عن مدن السهول المنبسطة أو المدن الصحراوية .

وكثيرا ما يكون لدراسة التركيب الجيولوجى لموضع المدينة أهميته ، وليس ذلك وفقا على مدن التعدين التى تكون عادة واقعة وسط التكوينات والرواسب ذات القيمة الاقتصادية ، والتى تمثل مبرر قيام المدينة ، ولكن فى حالات كثيرة تفسر الجيولوجيا جوانب أخرى تتعلق بتركيب التربة وقوامها ومدى صلاحيتها للبناء ، ومستوى الماء الباطنى فى موضع المدينة وأثره على بناء العمارات والمنشآت فقد تكون تربة بعض اجزاء المدينة رخوة ، مما يعنى صعوبة التوسع العمرانى فيها ، لهذا يقف عندها امتداد المدينة أو تستخدم فى اغراض تتناسب مع خصائص التربة ، ويصدق ذلك ايضا على التربات المستنقعية أو التى تنتشر فيها البرك الملحية والسطوح الصلبة ، أو تلك التى تتكون من رمال سافية .

وثمة عوامل مانعة تحول دون النمو فى اتجاه معين ، مثل التلال أحيانا ، وقد حال المقطم دون نمو القاهرة شرقا منذ نشأة المدينة ، وعلى الرغم من انشاء ضاحية على هذه التلال حديثا إلا أن نجاحها لا يزال محدودا الآن ، وربما نتيجة لصعوبات تتعلق برفع المياه أو صعوبة الوصول أو قلة وسائل النقل العام . كما أن توزيع اليابس والماء فى موضع المدينة قد يضيف عوامل مانعة أخرى ، فالمدن التى تقوم على جزر أو اشباه جزر تتحدد اتجاهات نموها ودرجته بشكل اليابس واتجاه الساحل ، وكل من بومباى وجبل طارق يتكون بشكل أساسى من شبه جزيرة طولية حددت اتجاه النمو (١) . كما أن وجود المدن عند نهايات الأودية الصحراوية - مرافضها - تعتبر عوائق للنمو وعناصر تهديد للعمران مثل كل من قنا والعريش .

(١) كثير من الأمثلة الواردة فى هذا الفصل تتطلب الرجوع الى أطلس أو خرائط مفصلة للمدن مثل تلك التى يضمها أطلس برجامون أو أطلس دائرة المعارف البريطانية .

كما أن مناطق الركامات الجليدية والدالات المروجية والسفوح ، وما يترتب على النشاط التعدينى أو استخراج المياه الجوفية أو انشاء بحيرات صناعية ضخمة كتلك التى تترتب على انشاء السدود الكبرى ، كل هذا قد يؤدى الى اخلال بالتوازن تظهر آثاره على شكل هزات أرضية قد تهدد المدن وقد بدأت منطقة أسوان تتعرض لمثل ذلك بعد انشاء السد العالى .

وحين يتداخل اليايس والماء بصورة معقدة يتحدد شكل المدينة وفقا لذلك كما يظهر من خرائط كل من ستكهلم ، كوينهاجن ، واسطمبول ، والمدينة الأخيرة فريدة فى موضعها ، فهى الوحيدة فى العالم التى تمتد على اراضى قاريتين ، وفيها احياء أسوية وأخرى أوربية ، وتشرف على بحر مرمرة ومضيق البوسفور وخليج القرن الذهبى ، ولهذا يلعب النقل البحرى دورا هاما فى المواصلات الداخلية بالمدينة وينتقل مئات الألوف من السكان يكوميا بين القسمين الآسيوى والاوربى من اسطمبول على عشرات السفن التى تعمل فى خدمة منتظمة . وكذلك تمثل كل من نيويورك وبوسطن مدنا يتاثر شكل النمو فيها بتوزيع اليايس والماء، فكل منها توجد فى موضع يتكون من جزر وأشباه جزر وأجزاء من اليايس القارى وكل منهما تقع عند مصب نهر ، ولذلك كله أثره فى النمو والنقل والطرق . أما سان فرانسيسكو فهى تقترب فى ملامح موضعها من اسطمبول ، وإذا كان قد أنشئ جسر يربط بين القسمين الآسيوى والأوربى من اسطمبول تستخدمه السيارات والمركبات عند البوسفور ، فان سان فرانسيسكو كانت اسبق فى ذلك حيث يوجد الكوبرى الضخم Bay bridge الذى يربط سان فرانسيسكو باوكلاند عبر خليج سان فرانسيسكو ، كما يوجد كوبرى آخر يربط مدينة سان فرانسيسكو وجزر مارين فيما يعرف بالبوابة الذهبية The golden gate وهو يشبه كبارى جالاتا Galata وأتاتورك المقامة على القرن الذهبى فى اسطمبول .

ومنذ أقدم العصور كان للجزر المقابلة للسواحل اهميتها فى حياة الموانى ، وقبل أن تظهر وسائل النقل التى تستخدم الانفاق ، أو الجسور

فى الربط بين الجزر واليابس المقابل لها ، فان بعض الجزر كانت تربط
اليابس بوسيلة ردم المضائق المائية كما حدث بالنسبة لجزيرة فاروس
القديمة التى ربطت براقودة ونشأت عن ذلك الموانى الشرقية والغربية
للاسكندرية فى العصر اليونانى . وقد حدث ذلك فى مدينة جدة التى ربطت
جزيرة المفسة باليابس فى عام ١٩٤٩ وبذلك نشأ ميناء جدة الحديث .

ويلاحظ أن خصائص الموضع شديدة المحلية ، وهى لذلك لا تتكرر
عادة ، فلكل مدينة جوانبها الموضعية الخاصة بها والتى تؤثر فى نموها
وتطورها ، وهو أمر ينبغى أن يدرس مفصلا فى الدراسات المنفردة للمدن ،
وعلى سبيل المثال فان الموضع النهري قد تكون عرضه لتباين شديد ، وأن
وجدت بعض الملامح العامة للمدن النهريه ، ومن هذه الملامح العامة أن
المدن النهريه تكون عادة فى جانب واحد من النهر ، وإذا حدث أن امتدت
إحدى المدن على كلا ضفتى النهر فان النمو وحجم العمران وامتداده
لا يكون متوازنا فى كلا الناحيتين ، وكثيرا ما تتباين الاستخدامات ونوعية
المباني على الضفاف المتقابلة . فمدينة لندن يقع قلبها وهو حى السيتى
الى الشمال من نهر التيمز ، وكان هذا القلب فى يوم ما عاصمة للإمبراطورية
البريطانية وعاصمة المال فى الدنيا كلها . وعلى الرغم من أن المساحة
المبنيه لمجمع لندن الكبرى قد صبحت اليوم تمتد الى يمين النهر وإلى
يساره ، ريمافى شكل دائرى فى السيتى ، فلا زالت للمناطق الواقعة فى يسار
النهر (الشمال) أهمية أكبر من تلك الواقعة الى الجنوب منه ، سواء
من الناحية الوظيفية أو العمرانية . أما مدينة باريس ، فانها تمثل طرازاً
فريداً ، حيث أن القلب التجارى لها يمتد عبر نهر السين على كلا ضفتيه ،
كما يضم أيضاً الجزيرة الواقعة وسط النهر ، ويرتبط ذلك بنشأة باريس
ونموها الذى أخذ شكل الدائرة ، وظلت تنمو على شكل حلقات دائرية
مركزها الجزيرة التى تتوسط النهر .

والقاهرة الكبرى تقع على الضفة الشرقية للنيل فى معظمها محصورة
بين النيل فى الغرب وتلال المقطم فى الشرق ، وفى هذا الموضع تقع القاهرة

حرفيا واداريا ، وكانت تشغل هذا الموضع منذ العصر الرومانى ، مرورا بالعصر العربى ثم العصر الحديث ، مدينة أخذت تسمية القاهرة فى مطلع الدولة الفاطمية ، وكان نمو هذه المدينة يأخذ دائما محاور فى اتجاه نحو الشمال ، حيث السهل الفيضى المكشوف ، أو نحو الغرب فى اتجاه النهر هبوطا من المنطقة التلية ، وكان ذلك يرتبط بالسيطرة على النهر والتحكم فى مجراه واتقاء فيضانه ، أما الجيزة فلا زالت حتى الآن ملحقا مدنيا للقاهرة الأصلية ، ولا زال حجم العمران فيها اقل كثيرا من القاهرة فى شرق النيل ، وان كان نمو الجيزة قد بدأ يتقدم بمعدلات سريعة منذ انتصاف هذا القرن .

وعندما أقام الرومان مدينة لندن ، فقد اختاروا موضعا مناسباً للغاية ينتهى عنده أثر توغل المد فى المصب الخليجى لنهر التيمز ، كما أن ارسابات النهر قد كونت على كاد الضفتين مدرجات نهريّة تتمتع بصرف جيد ، ولذلك كثيرا ما يقال بأن اختيار موضع مدينة لندن كان نتيجة للوعى والالهام معا ، وعلى الرغم من أن نمو المدينة فى العصور الحديثة قد امتد ليشمل بقعا كانت تتأثر بالمد حتى وقت غير بعيد وتحتلها مستنقعات متخلفة عن اثره ، فإن أساليب التقنية الحديثة قد مكنت من معالجة أمثال تلك المشكلة (١) .

وفى الهند يمكن أن نقارن بين كل من كلكتا ودلهى ، فهما مدينتان نهريتان ولكن النمو فى كل منهما يأخذ اتجاها معاكسا للأخرى ، فعلى حين يكون النمو الرئيسى لمدينة كلكتا الى الشرق من نهر هوجلّى وعلى طول مجراه تأثرا بوجود بحيرات ملحّية الى الشرق من الكتلة السكنية تحد من النمو فى هذا الاتجاه وتحول دونه ، فان دلهى تكاد أن تكون واقعة الى الغرب كلية من نهر جومنا على حين لا يكاد النمو الى الشرق من نهر جومنا يضم سوى جزء محدود من الكتلة السكنية .

وأقرب المواضع تقاربا فى الخصائص مع المدن النهريّة ، تلك التى تقع

(1) Douglas, Ian, op. cit., p. 93.

فيها المدن على قنوات ملاحية طبيعية أو صناعية أو مصبات خليجية واسعة ويمكن في هذا الصدد أن نقارن كلا من بور سعيد وبور فؤاد عند المدخل الشمالى لقناة السويس ، أو بين السويس وبور توفيق في الطرف الجنوبى للقناة ، فكل من بور فؤاد وبور توفيق ليست أكثر من أحياء تابعة أو ملاحق لكل من بور سعيد والسويس على الترتيب ، وكذلك يمكن مقارنة ديترويت في الولايات المتحدة بوندسور الكندية ويفصل بينهما نهر ديترويت ، وعلى الرغم من أن كل مدينة من المدينتين الأخيرتين تتبع وحدة سياسية مختلفة ، فإن أوجه النشاط الاقتصادى فيهما متشابهة ، ولكن ثمة فارقا بين حجم ديترويت الضخم ووندسور الصغيرة وفي هذا المثال فنحن لسنا بصدد مدينة واحدة ولكننا بازاء ظاهرة يطلق عليها « المدن التوائم » وهى قد تخضع الأكثر من وحدة سياسية كما في هذا المثال ، أو تكون في دولة واحدة - وهى القاعدة - كما هو الحال فى القاهرة والجيزة ، سوهاج وأخميم ، المنصورة وطلخا وزفتى وميت غمر فى مصر . أو سيكوندى وتاكورادى فى غانا بغرب افريقية .

ومن العوامل الموضعية التى تلعب دورا رئيسيا فى اتجاه محاور نمو المدن ، بعض عناصر المناخ وخاصة ما يتعلق باتجاهات الرياح ودرجة الحرارة والرطوبة . أما اتجاهات الرياح فإن أثرها ملحوظ جدا فى اتجاه فتحات المداخل من أبواب ونوافذ ، سواء كان ذلك فى منازل الاسكيمو أو فى المنطقة الحارة أو المعتدلة ، وكثيرا ما يكون لاتجاهات الرياح أثر فى استخدامات الاراضى ، فبصفة عامة تكون المصانع والورش التى تبعث بالادخنة وينتج عنها اترية أو مواد ذات رائحة غير محببة ، تكون هذه الوظائف فى منصرف الرياح ، بينما تكون المساكن ، خصوصا الأحياء السكنية الممتازة والراقية ، فى مهب الرياح ، ويصدق ذلك على معظم المدن المصرية التى تنمو فى اتجاه الشمال - إذا لم يكن ثمة عوامل حاجزة للنمو لأن الشمال هو الجهة التى تفد منها الرياح اللطيفة التى تخفف من حرارة الصيف ، ويكون لذلك أثره فى أسعار الاراضى فى معظم هذه المدن حيث تكون - بصفة عامة - أعلى

في شمال المدن عنما في جنوبها . ونجد ذلك أيضا في مدينة جدة ، ولكن الرياح اللطيفة تكون من الشمال والغرب ، وكما يطلق على رياح الشمال في مصر تسمية « البحرى » فان الرياح الغربية في جدة هي التي تحمل هذه التسمية ، التي ينسب فيها اتجاه الرياح للبحر الذي تهب منه الرياح والنسيم الذي يلطف درجة حرارة الصيف وهو يقع في الشمال في مصر وفي الغرب في جدة .

وقد تؤثر ظروف الطبغرافية المحلية في درجات الحرارة ، فقد لوحظ في المناطق التي تتجاور فيها الوديان الجبلية مع التلال حدوث ظاهرة انخفاض درجة حرارة الأودية عن المرتفعات ، على العكس من القاعدة المناخية العامة بانخفاض الحرارة نتيجة للارتفاع ، وقد أدى ذلك الى بعض المفارقات في تخطيط المنتجعات في بريطانيا بعد الحرب العالمية الثانية ، حيث بنيت بعض المنتجعات قرب لندن دون دراسة المناخ التفصيلي ، وكانت النتيجة أن ما تنعم به هذه المنتجعات هو أقصى قدر من الصقيع والضباب في خلال شهور الشتاء (١) .

كما أن موارد مياه الشرب ، تمثل عنصرا بالغ الأهمية في دراسة الموضع ، فبعض المدن تعاني من نمو سكانها وزيادتهم بمعدلات تتجاور موارد مياه الشرب المتاحة ، مما يهدد بحدوث أزمة في المياه العذبة ، وبعض المدن التي تقع على بحار قد تغلبت على ذلك أخيرا بالوسائل التكنولوجية ، فمدينة جدة ظلت طويلا تخضع في نموها لندرة مياه الشرب ، حتى أمكن توصيل مياه بعض الآبار والعيون البعيدة عنها فبدأت مرحلة النمو تزدهر ، وقد ضاعف من معدلات النمو العمراني بها ، ما حدث من تطور اقتصادي في المملكة العربية السعودية وكانت قد أقيمت بها بعض أجهزة تقطير المياه في العصر التركي ، ولكن الاضافة في موارد مياه الشرب فيها ، هي محطة تحلية مياه البحر التي بدأت تصبح نمطا سائدا في كثير

(1) Stamp, L. Dudley , Applied Geography, Penguin, London, 1960. pp. p 147 - 148.

من المدن السعودية سواء على البحر الأحمر أو الخليج العربى ، وهذا كله نتيجة لعدم وجود مصادر سطحية لمياه الشرب ، ولكن كثيرا من المدن الكبرى - المليونية فى بعض الأحيان - تقوم نتيجة لعوامل موضعية رغم أن هذه المواضع تفتقر الى المياه الصالحة للشرب ولكن العوامل الأخرى ، ومعظمها يتصل بأسنراتيجية الموقع وخصائص موضعية أخرى ، ومن أمثلة هذه المدن هونج كونج واسطمبول ، فكلاهما لا تتوافر لها مياه الشرب ، وكثيرا ما يؤدي ذلك الى أزمات انقطاع المياه لعدة أيام فى تلك المدن ، وتباع المياه الصالحة للشرب فى زجاجات فى كثير من هذه المدن . ومن هذه الأمثلة الأخرى مرسى مطروح التى تعتمد كثيرا على الآبار الرومانية فى الحصول على موارد مياه الشرب ، وإلى جانب ذلك يوجد خط أنابيب يمتد من الاسكندرية لكنه يكون عرضة لكثير من عمليات التسرب وتقل فاعليته كثيرا ازاء كثرة المصطافين .

ولولا الينابيع والعيون التى تغذى نهر بردى بالمياه لما استطاعت دمشق ان تقوم منذ أقدم العصور ، وهى لا تزال حتى اليوم تعتمد فى مياه الشرب على عين الفيحة التى تنصرف الى نهر بردى . وفى كثير من أودية الأنهار يسمح مستوى الماء الجوفى بوجود المياه اللازمة للشرب على أعماق بسيطة من السطح بواسطة الحفر ، وفى صورة نافورات تتدفق ارتوازيا فى أحيان أخرى ، وكانت نافورة ميدان الطرف الآخر فى مدينة لندن تتدفق بانسياب ذاتى أصلا ، وتتوفر هذه الظروف عند وجود طبقة مسامية حاملة للمياه محصورة بين طبقتين من الصخور الصماء (١) .

وكثيرا ما تكون عناصر الموضع هى التى أدت بالإنسان الى اختيار البقعة التى يقيم عليها مدينة من بين المواضع المختلفة التى تقع فى الموقع الواحد ، ولهذا نجد أن خصائص الموقع تتعلق عامة بالعلاقات بين المدينة وما يحيط بها من اجزاء سواء كانت على مستوى اقليمى محدود أو على مستوى قارى أحيانا فى حالة المدن الكبرى على حين تكون خصائص الموضع

(1) Beaujeu — Garnier, J., and G. Chabot, op. cit. p. 259.

مرتبطة بجوانب محلية ومباشرة ، ولعل أبسط تعريف لموقع القاهرة هو أنها تقع في المنطقة التى يتصل فيها الوادى بالدلتا ، وقبل أن تتفرع الدلتا الى فرعى دمياط ورشيد ، وأن هذا يمكنها من السيطرة على أى اتصال بين الوادى والدلتا سواء بواسطة الطرق البرية أو الطريق النهري ، ولكن هذه الخصائص يمكن أن تمتد الى الشمال أو الى الجنوب من البقعة التى تقوم عليها المنطقة المبنية للقاهرة بحوالى عشرين أو ثلاثين كيلو مترا فلماذا إذن تم اختيار هذه البقعة دون سواها لتقوم عليها القاهرة وهذا ما يمكن أن تجيب عنه دراسة الطبغرافية المحلية للموضع .

ثانيا : العوامل المؤثرة فى نمو المدينة :

تبدأ المدن عادة كمحلات صغيرة ، ثم ما تلبث أن تنمو المساحة المبنية : منطلقة من البقعة المحدودة التى اختار الانسان موضعها ليقوم عليه مدينة . وتخضع المدن فى نموها لكثير من العوامل التى يتصل بعضها بالموضع وطبغرافيته ، وباتجاه الرياح، كما أن توزيع الوظائف واستخدامات الاراضى فى المدينة وطرق النقل والمواصلات واسعار الاراضى ، تؤثر كلها فى اتجاهات نمو أى مدينة . ويضاف لذلك أن نمو السكان ومدى اجتذاب المدينة لسكان جدد بالهجرة اما من الريف أو المدن الأخرى ، هى أيضا عوامل تؤدي الى الحاجة المستمرة فى زيادة المساحة المبنية سواء فى شكل مساكن أو منشآت ومرافق واستخدامات عامة تفي بحاجات السكان وتتمشى مع زياة أعدادهم .

والواقع أن درجة نمو المدن لا تخضع غالبا للمرحلة التكنولوجية أو المستوى الاقتصادى الذى تعيشه الدول ، والا لكان معنى ذلك أن الدول المتقدمة يوجد بها مدن من أحجام أكبر من تلك التى توجد فى الدول النامية ، وليس ذلك صحيحا . كما أن نسبة سكان المدن لا ترتبط بالعدد المطلق لسكان الأقطار ، فبعض الدول الصغيرة ترتفع فيها نسبة سكان المدن عن دول أخرى أكبر منها ، ولكن ذلك لا يشكل قاعدة هو الآخر ، حيث يكون العكس صحيحا فى حالات أخرى .

ويمكن التمييز بين عدة « قوى » تؤثر في نمو المدن ، وقد فرّق الجغرافى الأمريكى « تشارلس كولبى » بين ما أطلق عليه « قوة الطرد المركزية » وهى تدفع بالنمو والوظائف من المنطقة الوسطى فى المدينة الى الهوامش والأطراف ، وبين « قوة الجذب المركزية » التى تجتذب النمو والأنشطة الى المنطقة الوسطى من المدينة .

وكانت هذه الآراء نتيجة لدراسة قام بها « كولبى » عن ٢٢ مدينة منها خمس عشرة مدينة أمريكية وأربع مدن كندية وثلاث مدن بريطانية . ولاحظ أن المدينة اذا قسمت الى حلقات ثلاث توجد فى الحلقة الداخلية أو المركزية فيها نواة المدينة ثم المنطقة الوسطى فى الحلقة الثانية بينما تضم حلقتها الخارجية هوامش المدينة وأطرافها ، وأن الوظائف تهاجر من حلقة الى أخرى ، وقد تنتقل الوظيفة من جزء لآخر داخل الحلقة الواحدة . ولكن بعض الوظائف تنتقل الى الأطراف مهاجرة من المنطقة المركزية على حين يحدث العكس لوظائف أخرى تنشأ موقعا متوسطا أو مركزيا فى المدينة . ومن الوظائف التى تهاجر الى الأطراف : المخازن والسكك الحديدية ، أما الوظائف التى تنشأ موقعا متوسطا فهى التجارة والمال والترفيه والمباني متعددة الطوابق التى تشغل إدارات الشركات كثيرا منها .

ويرى « كوكبى » أن هجرة إحدى الوظائف من أحد النطاقات فى المدينة الى غيره تكون متأثرة بعاملين أحدهما يمثل أغراء بالطرد والآخر يمثل ندءا يجتذب الوظيفة . وبالنسبة للمنطقة الوسطى من المدينة فإنه توجد عوامل كثيرة تؤدى الى « الطرد » منها واتجاه النمو الى الأطراف ، ومن هذه العوامل الارتفاع الكبير فى أسعار الأراضى ، والإيجارات ومعدلات الضرائب المرتفعة الى جانب الاحتقان فى المواصلات وارتفاع تكلفة النقل الى مركز المدينة ، وصعوبة التوسع فى أى منشآت قائمة بالفعل فى المنطقة الوسطى التى يوجد تنافس شديد على الأرض فيها . هذا الى جانب الوظائف أو الأنشطة التى لا يناسبها الموقع المركزى مثل الصناعات الثقيلة أو التى ينتج عنها ضوضاء أو تتطلب نقل مواد خام ذات كتل وأحجام ضخمة ، وفى

بعض الحالات التى توجد فيها جبهات مائية فى المنطقة الوسطى ، قد يصعب الحصول على منفذ يؤدى الى هذه الجبهات المائية لبعض الأنشطة فتسعى هذه بدورها الى أماكن بعيدة عن الوسط .

وفى مقابل العوامل الطاردة للوظائف من المنطقة الوسطى فان عوامل الجذب فى الأطراف تتمثل فى وجود مساحات أكبر من الأراضى يمكن النوسع فيها بتكلفة قليلة نسبيا ، الى جانب سهولة النقل بالنسبة للمواد المصنوعة الى داخل المدينة ، أما المواد الخام فان نقلها الى الأطراف يكون أكثر سهولة بواسطة وسائل النقل البرية خاصة (وكذلك اذا كانت محطات السكك الحديدية تقع بعيدا عن المنطقة الوسطى من المدينة) كما أن وجود مساحات أكبر للتوسع فى تسهيلات الشحن والتخزين يؤدى الى اجتذاب كثير من الأنشطة الصناعية الى أطراف المدن .

أما بالنسبة للوظيفة السكنية فانها كثيرا ما تجد متنفسا بعيدا عن ازدحام الحياة والحركة فى قلب المدينة ، من خلال الأحياء السكنية الهادئة التى توجد على أطراف المنطقة المبنية ، وكثيرا ما يمكن تطبيق مواصفات وشروط معينة فى مبانى الضواحي والأحياء الهامشية مما يؤدى الى ظروف سكنية ومعيشة أفضل لساكنى تلك الأحياء .

أما عوامل الجذب الى المنطقة المركزية فيرى « كولبى » انها يمكن أن تندرج تحت خمس مجموعات رئيسية من العوامل وهى : عوامل الجذب الموضعية ، التلاؤم الوظيفى ، الجذب الوظيفى ، الشخصية الوظيفية والاختيار البشرى . ويرى أن عوامل الجذب الموضعية ترتبط غالبا بنشأة المدينة وأسباب اختيار موضعها ، مثل وجود نقطة صالحة لعبور نهر التيمز فى حالة لندن ، وسهولة الوصول الى الجبهة المائية فى حالة نيويورك ، منذ بداية النشاط التجارى للجماعات الهولندية التى أنشأت «نيو أمستردام» فى جنوب مانهاتان . وأما الملاءمة الوظيفية فان لها عددا من المستويات ،

فالمستوى التجارى المحلى للمدينة ينتد منطقة بؤرية لسهولة وصول العملاء اليها ، والمستوى التجارى الاقليمى يرتبط بمحطات السكك الحديدية كما فى لندن وبرلين وباريس وشيكاغو ، اما المستوى الثالث فهو دولى ويتمثل فى الموانى التجارية التى تخدم حركة الملاحة الدولية مثل لندن وليفربول ونيويورك ، واما الجذب الوظيفى فانه تعبير عن تكامل الوظائف أو ترابطها ، فمصانع الملابس الجاهزة فى مانهاتان توجد فى الأدوار العليا من المباني ، وتوجد ادارات هذه المصانع فى الأدوار الوسطى ، اما صالات العرض فتوجد فى الدور الأرضى ، كما ان مساكن العاملين بهذه المصانع توجد بقربها مما يؤدى الى تجنب الازدحام الهائل فى وسط نيويورك .

كما ان تجاور الأنشطة المتماثلة وان كان يحقق التنافس فانه يجتذب أكبر قدر من العملاء الراغبين فى تلك الأنشطة ، مثل وجود احياء للصاغة والمجوهرات أو للمسارح ودور السينما . اما الشخصية الوظيفية فهى تعبير عن الشهرة ، فعلى الرغم من ان شارع السلام Rue de la Paix فى باريس شارع قصير ، الا انه مركز « المودة » فى العالم ومثله Savile Row بالنسبة لأزياء الرجال فى مدينة لندن (لعل ذلك يذكرنا بشهرة شارع الشواربى فى القاهرة) وأخيرا فان الموازنة البشرية هى التى تمثل التفضيل عند الاختيار ، فبعض الأسر تبقى فى مساكنها بالمنطقة المركزية من المدينة ولا ترغب فى الانتقال الى الأطراف ربما لأن تلك الأسر تعيش فى ظروف سكنية ممتازة بتأثير ثرائها ، بينما يفضل أسر أخرى ان تنتقل الى الأطراف وسكنى الأحياء الخارجية والقيام برحلة العمل اليومية (١) . ويلاحظ ان كلا من قوة الجذب والقوة الطاردة المركزية يعملان معا ، وثمة قدر من التوازن بينهما ، ويؤدى تفوق احدى القوتين على الأخرى الى تحديد مسار النمو والنمط الوظيفى فى المدينة .

(1) Colby, Charles C., Centrifugal and Centripetal Forces in Urban Geography , in Mayer and Kohn, eds.. op. cit., pp. 287 - 297 .

ثالثنا - اسعار الاراضى فى المدينة :

يعتبر التباين فى سعر الاراضى داخل المدينة من أهم العوامل المؤثرة فى النمو وفى توزيع استخدامات الاراضى واختيار الوظائف لمواقعها داخل المدينة . فاختلاف اسعار الاراضى يؤثر فى اختلاف القيمة الايجارية وفى نوعية النشاط الذى يمكن أن يقبل دفع الايجار الأعلى ، وثمة بعض الاستخدامات التى لا يمكن منافستها فى هذا الصدد ، وهى الاستخدامات التى تعطى عائدا كبيرا يبرر دفع ايجارات مرتفعة . وفى بعض الأحيان قد تترك الاراضى خالية أو فضاء فى داخل المدينة دون أن تقام عليها أية ابنية ، بتأثير ارتفاع سعر تلك الاراضى . وقد يؤدى ذلك الى اجتذاب النمو المدنى الى الاطراف والاجزاء الخارجية ذات السعر المنخفض ، وقد يؤثر ذلك بدوره فى الاراضى التى تحيط بالمنطقة المبنية للمدن ، كما هو الحال فى مدينة « ريودى جانيرو » حيث لوحظ أن ملاك الاراضى الزراعية حول المدينة ، وفى نصف قطر يمتد خمسين ميلا من مركز المدينة يتركون اراضيهم دون أن يقوموا بزراعتها ، ويرفضون تأجيرها كأرض زراعية ، وذلك انتظارا لارتفاع سعرها حين يصل اليها نمو المدينة (١) .

وفى بعض الحالات التى ترتفع فيها مستويات دخول الافراد ، ويشتد الطلب على المساكن والاراضى الواقعة بعيدا عن قلب المدينة ، انتظارا لما يمكن أن يسفر عنه نمو العمران من رفع قيمة الارض البعيدة عن الكتلة السكنية ، وفى مدينة جدة يمكن ملاحظة ذلك وخاصة على طول محاور الحركة والنقل مثل طريق مكة وطريق المدينة ، فعلى أبعاد تصل لأكثر من ثلاثين كيلو مترا من مركز المدينة توجد علامات تحديد الملكية ، رغم أن معظم حالات الملكية تمت بوضع اليد أو على شكل منح من الدولة ، ويمكن ملاحظة ذلك برغم أن الأرض صحراوية وغير مستوية أحيانا ، وقد امتد هذا الأثر ليشمل أجزاء تبعد عن الطرق الرئيسية ، نظرا لاشتداد

(1) Beaujeu — Garnier, J., and Chobot, G., op. cit. pp. 221 — 223 .

الطلب على المساكن ، والارتفاع السريع في أسعار الاراضى ، فلم تعد الاراضى المحاطة بعلامات تحديد الملكية وفقا في انتشارها على جوانب الطرق الرئيسية ، ولكنها أصبحت على شكل شبه دائرى وفي الاتجاهات ، وان كانت محاور الطرق لا تزال تحظى بكثافة عالية من علامات التحديد هذه (١)

ويمكن ملاحظة الامر نفسه في الاجزاء الصحراوية من مدينتى القاهرة والجيزة ، وذلك على أطراف الكتلة السكنية فى كل من المعادى ومصر الجديدة ومدينة نصر وبداية الطريق الصحراوى من القاهرة الى كل من الاسكندرية والفيوم فقد ارتفعت أسعار الاراضى كثيرا في هذه المناطق ، وظهرت تقسيمات جديدة للأراضى ، ومشروعات للاستثمار بصورة لم تكن متوقعة في الماضى القريب ، ولابد من الاشارة هنا الى ان أسعار الاراضى حساسة جدا فيما يتعلق بمشروعات التطوير الحكومى ، وفى مدينة جدة الذى البدء في عمليات نقل المطار الى موقع آخر على بعد ٢٥ كيلو مترا الى الشمال من مدينة جدة في طريق « المدينة المنورة » الى رفع أسعار الاراضى على طول الطريق عدة أضعاف وازدياد حركة البناء وحجز الاراضى في انتظار ارتفاع سعرها أكثر أو لانشاء مشروعات استثمار عليها .

وثمة مشكلة هامة فيما يتعلق بنمو المدن وامتدادها في بعض الدول التى تمثل الزراعة فيها قوام الحياة الاقتصادية ، وتعانى من مشكلات نمو السكان برغم انخفاض مساحة الاراضى الزراعية ، وهو أمر يمكن ملاحظته بوضوح في القاهرة الكبرى وخاصة في شبرا والدقى والجيزة ، وكذلك في كثير من العواصم الاقليمية للمحافظات والمراكز سواء في الدلتا أو الصعيد ، ورغم الاتجاه اخيرا الى التوسع العمرانى في الاراضى الصحراوية والتلية التى تجاور بعض المدن مثل ضواحي مصر الجديدة

(١٠) شهدت هذه الاجزاء الخارجية لمدينة جده نموا عمرانيا هائلا امتد منذ عام ١٩٧٣ على طريقي مكة والمدينة بحيث ظهرت مجموعات متتالية من التوابع العمرانية وكأنها ضواحي بعيدة أو مدن جديدة تابعة لجدة .

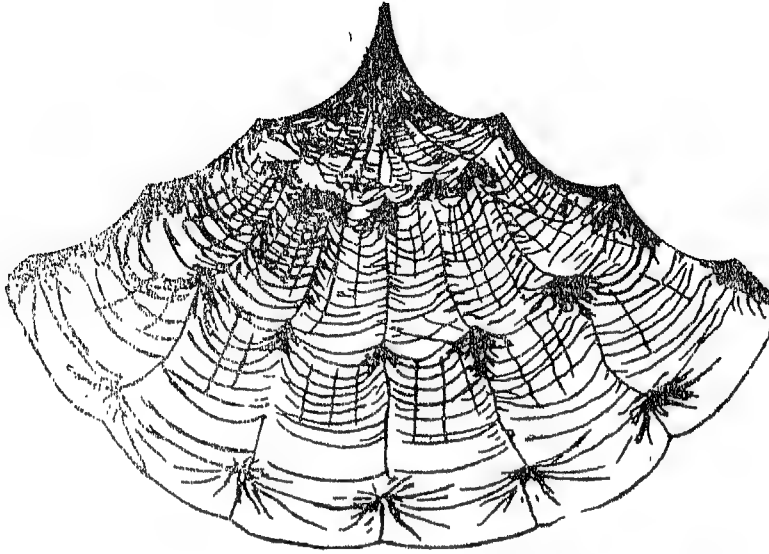
والمعادي أو المقطم أو مدينة نصر ، ألا أن معظم النمو العمراني يحدث على حساب الأراضي الزراعية ، وهو أمر يحتاج الى اعادة نظر في توجيه نمو العمران الى المناطق غير الزراعية ، وخاصة في حالة العمل على اعادة توزيع السكان ومد بطاق المعمور المصري الى جهات جديدة ، ومما لا شك فيه أن ارتفاع أسعار الأراضي الزراعية ، وازدياد معدلات الهجرة الى المدن والطلب المتزايد على المساكن وغيرها من المباني ، تعتبر أهم اسباب التحول في استخدام الاراضى لأغراض التوسع العمرانى (١) .

النمط العام لأسعار الأراضي في المدينة :

اهتم الجغرافيون في دراساتهم الحديثة بنمط أسعار الاراضى في المدينة وتأثيره باستخدام الأراضي . وعلى الرغم من تباين أنماط استخدام الأراضي من مدينة لأخرى ، واختلاف المدى بين أعلى الأسعار وأقلها ، تأثرا بكثير من المتغيرات المحلية الا أنه لوحظ أنه توجد على الأقل أنماط سائدة في كل المدن هي :

- ١ - تصل أسعار الأراضي الأعلى مستوى في مركز المدينة ، ثم تنخفض من المركز في اتجاه الاطراف حتى مشارف المدينة .
 - ٢ - تكون أسعار الأراضي أكثر ارتفاعا على طول الطرق الرئيسية ، منها في الاجزاء البعيدة عن هذه الطرق .
 - ٣ - توجد « مناطق محلية » ترتفع فيها الأسعار عن المستوى العام للأسعار الأراضي ، وتوجد هذه المناطق على أبعاد متفاوتة من مركز المدينة ، وترتبط بمناطق تقاطعات الطرق الرئيسية .
- وتظهر هذه الامثلة في الشكل رقم (٢٦) عن الصورة العامة لأسعار الأراضي في المدينة .

(١) رغم صدور قرارات عدم البناء على الأراضي الزراعية ، وحظر تجريف التربة لصناعة الطوب الاحمر ، فان كثيرا من المدن المصرية وخاصة عواصم المحافظات لا تزال تشهد نموا عشوائيا على حساب الأراضي الزراعية ، كما أن عشرات من مصانع الطوب الذي يعتمد على تجريف التربة لا تزال تعمل في محافظات الوادى والدلتا حتى عام ١٩٨٧ .



الخط العام لأسعار الأراضي في المدن وارتباطها بسهولة الاتصال وتقاطعات الشوارع

شكل رقم (٢٦)

ويرتبط بتباين قيمة أسعار الأراضي بين مركز المدينة واطرافها ، أن مركز المدينة - الى جانب أهميته التاريخية في نشأة المدينة عادة - هو أكثر أجزاء المدينة التي يسهل الوصول اليها بكل وسائل الانتقال والمواصلات ، ومن أجل ذلك فإن التنافس على شغل الأراضي فيه يكون كبيرا جدا ، مما يرفع السعر الى الحد الأقصى .

وينطبق الأمر نفسه - أمكانه الوصول بسهولة - على طول الطرق الدائرية وحيث التقاطعات الرئيسية ، وخاصة اذا كانت وسائل النقل تخدم هذه الأجزاء بدرجة أكبر ، مما يؤدي الى أن انحدار سعر الأرض من مركز المدينة حيث السعر الأعلى سيكون مختلفا في درجته في الاتجاهات المتباينة ، وبذلك فإن مستوى « سطح » الأسعار تظهر فيه قطاعات متعددة .

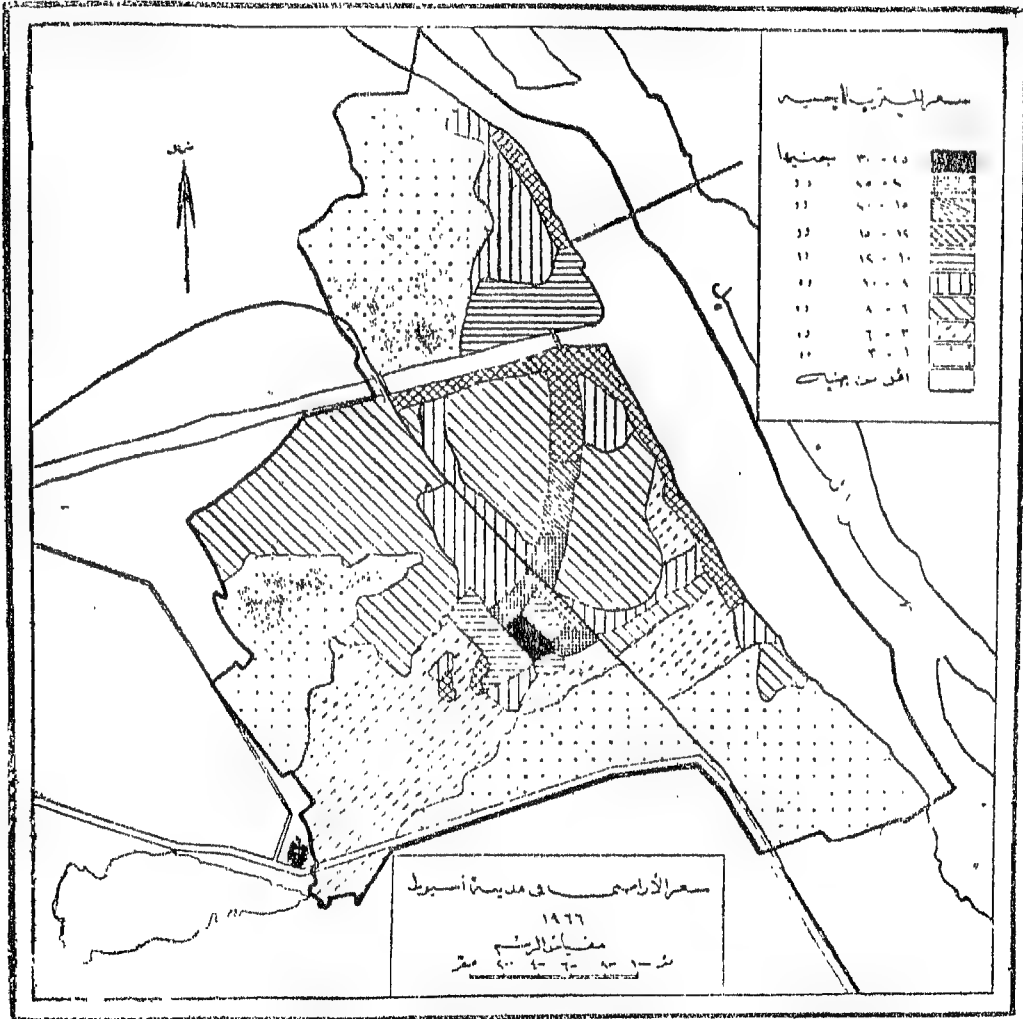
والمواقع ان « سهولة الوصول » ليس لها معنى واحد بالنسبة لمختلف الأنشطة ، فبالنسبة للتجارة يكون القرب من المناطق التى يقصدها السكان الذين يحتمل أن يكونوا مشتركين هو المعنى المقصود ، وخاصة فى تجارة القطاعى ، وأما بالنسبة للصناعة فان سهولة الوصول تعنى بالدرجة الاولى وجود ارض مناسبة وتسهيلات فى النقل والمرافق العامة ، وفى حالة المجمعات الصناعية ، يكون القرب من الصناعات الأخرى ذا اثر هام فى الرابطة التكنولوجية ، مما يجعل سهولة الوصول ارتباطا بالنكاليف ومستويات الربح ، ولكن ليس لذلك أهمية فيما يتعلق باستخدام الأراضى فى السكان ، فعل الرغم من أن القرب من مكان العمل ومراكز التسويق وغير ذلك من الخدمات يمثل أمورا هامة ، الا ان عملية اختيار المسكن تخضع غالبا لاعتبارات كثيرة . وكثيرا ما تكون تلبية حاجات الأسرة والملاءمة بين الدخل والمرتبة الاجتماعية من ناحية ومخصصات السكن من ناحية ثانية ، ذات أثر حاسم فى اختيار السكن ، وفى دراسة عن العوامل المؤثرة فى أسعار الأراضى بمدينة شيكاغو ظهر أن أهم العوامل هى على الترتيب :

- ١ - البعد او المسافة عن حى الأعمال المركزى .
- ٢ - المسافة الى اقرب منطقة تسوق محلية (على مستوى الناحية) .
- ٣ - البعد عن بحيرة متشجن .
- ٤ - البعد عن اقرب محطة قطار أو أنفاق .
- ٥ - النسبة المئوية للسكان الزوج فى المربع السكنى (البلوك) .
- ٦ - كثافة السكان (١) .

وفى دراسة عن أسعار الأراضى بمدينة أسيوط اتضح أن سهولة الاتصال ومستوى السكان الاقتصادى والاجتماعى ومدى توفر الأراضى الفضاء يؤثر فى نمط استخدام الأراضى ، كما ظهر أن اثر الجبهة النهرية لا يتضح كثيرا فى نمط أسعار الأراضى من الناحية الفعلية ، بالنظر الى

(1) Garner, B. J., op. cit., pp. 335 - 338 .

ان معظم الاراضى المطلة على هذه الجبهة اما تشغلها منشآت حكومية واما مساكن للموسرين ، مما يجعلها من الناحية العملية غير معروضة للبيع .
 واما أعلى سعر للأراضى فى أسيوط فيوجد فى مركز المدينة ، حيث حى الأعمال المركزى ، ثم توجد انحدارات متباينة من هذه القمة السعريّة (١) .
 انظر شكل رقم (٢٧) .



شكل رقم (٢٧)

(١) أحمد على اسماعيل ، مدينة أسيوط ، ص ص ٢٧٤ ، ٢٧٨ .

ولكن « قمة سعر الأراضى » وما يترتب على ذلك من قمة الايجارات المرتفعة قد تختلف فى موقعها من مدينة لأخرى ، فعلى الرغم من أن حى الأعمال المركزى يكون فى العادة حاسما فى تقرير اسعار الأراضى والاييجارات ، فإن بعض المدن المخصصة وظيفيا قد تختلف فيها الصورة عن ذلك . ففى مدينة « مكة المكرمة » لوحظ أن أعلى الايجارات وأسعار الأراضى فيها تكون فى المنطقة التى يتوسطها « المسجد الحرام » .

وان كان بالامكان ربط ذلك أيضا بالاسواق المركزية التى تحيط بالحرم ، اعتمادا على أن زوار المسجد الحرام من حجاج ومعتمرين يتبعون فى سلوكهم الآية : « فإذا قضيت الصلاة فانتشروا فى الأرض وابتغوا من فضل الله » (١) -

ومن الطبيعى أن تكون الاسواق والمتاجر الأقرب الى الحرم أكثر اجتذابا للمشتريين وأكثر فرصة فى البيع من الاسواق والمتاجر البعيدة ، وتكرر الصورة نفسها فى « المدينة المنورة » حول « الحرم المدينى » وارتباط الاسواق المركزية بالدائرة من حوله .

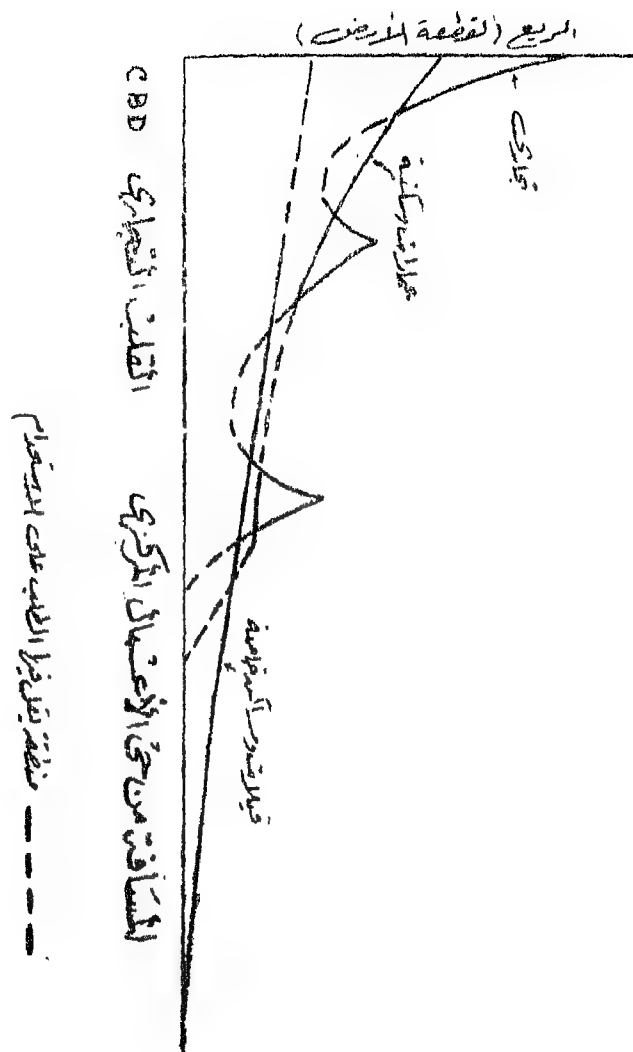
وثمة اسلوب يؤدي - أحيانا - الى ظاهرة عكسية فى المظاهر تتعلق بايجارات المساكن دون المتاجر حول المسجد الحرام وفى مكة المكرمة عامة ، ذلك أن معظم المساكن تستغل فى موسم الحج فى استقبال الحجاج ، وعلى حين تترك بعض العمارات خالية طول العام لتشغل فى موسم الحج فقط ، فإن كثيرا من الشقق والعمارات المؤجرة طول العام يشترط فى عقود ايجارها أن يتركها سكانها فى موسم الحج (لمدة شهر تقريبا) وفى نظير ذلك توجر بقيمة ايجارية مخفضة بالنسبة للموقع ، أما اذا كانت عقود ايجارها طول العام ، فإن قيمتها الايجارية تكون مرتفعة ، وقد يقوم المستاجر باخلائها لبعض « المطوفين » ويأخذ فى مقابل ذلك ايجارا يزيد عادة عما يدفعه من ايجار طوال العام ، وقد يكون ما يتقاضاه المستاجر فى مقابل ذلك كبيرا جدا بحيث يبقى له فائض كبير بعد سداد ايجار .

(١) سورة الجمعة آية (١٥) .

وبالمثل يمكن أن نجد أمثلة لذلك في المصايف ، حيث يكون للواجهة البحرية أثر كبير في رفع سعر الأراضي والايجارات على هذه الواجهة ، بينما تقل اسعار الأراضي وايجارات العقارات بالبعد عن الجبهة البحرية ، ويصدق ذلك أيضا على المناطق التي تنمنع بالرياح اللطيفة ، خاصة في البيئات الحارة ، فترتفع ايجارات المساكن التي تواجه شرفاتها هذه الرياح وعلى العكس من ذلك تنخفض قيمة الأراضي والايجارات في حالة المساكن ذات الواجهات التي تشرف أو تستقبل رياحا ممتربة أو حارة . وفي كثير من المدن الاوروبية يكون السعر أو ايجار النواحي المشمسة من الابنية والشوارع اعلى من الاجزاء التي لا تستقبل اشعة الشمس . (انظر شكل رقم ٢٨ عن اثر البعد عن القلب التجارى في تباين الطلب على استخدامات الأراضي) .

رابعا : نظريات نمو المدن وتركيبها :

أدت دراسة كثير من المدن الى التوصل الى عدد من الصور العامة للأشكال نمو المدن وتركيبها الوظيفي . وعلى الرغم من أن المدن تخضع في نموها لقوى كثيرة ، ذكرنا بعضها فان ثمة قدرا من التشابه الذي يربط بين المدن القديمة التي كانت مسورة ، والتي كانت تاخذ في الغالب شكلا دائريا ، إلا أن هدم أسوار المدن ، الذي حدث في مراحل مختلفة ترتبط بتباين التطور الحضارى الذي مرت به اقطار العالم ، قد أدى الى انطلاق كبير في نمو هذه المدن ، وبعد أن كانت المدن تنمو دائريا أو مركزيا حول مركز واحد ، أدى نمو المدن على محاور الحركة والطرق الرئيسية الى أن اتخذت المدن في نموها شكلا آخر أقرب الى النجمة التي تمد أذرا كثيرة في اتجاهات متعددة ترتبط بالطرق ، وفيما بين تلك الأذرع توجد أماكن خالية لا يشملها عمران المدينة ، كما أن أهمية تلك الطرق في النقل والمواصلات تنعكس على أطوالها وامتداد العمران من حولها ، وقد أدى انتشار السيارة الى نمط خاص في مدن الغرب الأمريكى ، وكمثال على ذلك نجد أن ارتفاع نسبة ملكية السيارات الخاصة قد أدى الى أن بلغ طول بعض المدن ، أو تباعد



شكل رقم (٢٨)

اثر البعد عن قلب المدينة في الاستخدامات والربع

أجزائها معدلات كبيرة مثل مدينة لوس انجلوس التي تمتد حوالى ٦٠ ميلا (١٠٠ كيلو متر تقريبا) دون أن توجد بها وسائل للنقل العام (١) .

وفى بعض المجتمعات التي تتعدد بها العناصر السلالية أو الطبقات الاجتماعية يحدث أحيانا ظاهرة النمو بالتجاور Juxtaposition ونحن نجد أمثلة كثيرة لذلك فى المدن التي تقيمها الأقليات الاستعمارية فى دول المستعمرات ، حيث توجد عادة الى جوار مدينة الوطنيين مدينة أخرى للأجانب ، وتنمو كل منهما فى اتجاه معاكس للأخرى ، وأحيانا قد يفصل بين المدينتين نهر ، كما هو الحال فى الرباط التي بنيت للإدارة الفرنسية فى المغرب ، وفى باندونج ياندونيسيا توجد أحياء لكل من الصينيين والأوروبيين الى جانب أحياء الاندونيسيين (٢) .

وفى العاصمة السودانية المثلثة (الخرطوم ، الخرطوم بحرى و أم درمان) ، لاحظ « حمدان » أنه طبقا لتعداد ١٩٥٦ فان أم درمان هى العاصمة الوطنية حيث تقل بها نسبة السكان الأجانب واعدادهم بينما كانت الخرطوم التي نشأت كمدينة استعمارية ، هى المدينة الأوروبية ، وفى مقابل ٦% فقط من الأجانب كانوا يعيشون فى أم درمان ، فان نسبة الأجانب فى الخرطوم ١٥ر٥% من السكان ، وبرغم أن نسبة الأجانب فى الخرطوم بحرى ٣ر٥% وهى بذلك أقل من نسبتهم فى أم درمان ، الا ان أم درمان أكبر من الخرطوم بحرى بما كان يؤهلها لاكتساب لقب العاصمة الوطنية (٣) . ومن الطبيعى أن الصورة تتغير كثيرا بعد الاستقلال .

كما أن المدن « الكوزمو بوليتانية » كثيرا ما توجد بها أحياء خاصة للسكان الذين ينتمون الى قومية أو جنسية معينة أو مذهب دينى أحيانا ، وقد

(1) J. Beaujeu — Garnier and Chabet, op. cit., p. 226.

(2) Ibid., p. 229.

(3) Hamdan, G., Some Aspects of the Urban Geography of the Khartoum Complex, Bulletin de la Soc. de Geog. d'Egypte. T. XXXII. 1959, pp. 97 — 98.

انعكس ذلك على التسميات الرسمية أو المحلية للأحياء ، ففي مدينة جدة توجد حارة تحمل اداريا اسم « حارة الكرنتينة » ولكنها تعرف محليا باسم « حارة التكارنة » نظرا لأن معظم سكانها الذين يسكنون بها وفدوا اصلا كمهاجرين من غرب افريقية ، كما أن منطقة « باب شريف » يطلق عليها اسم « حى الزيود » نظرا لأن معظم سكانه من المهاجرين من اليمن من أتباع « المذهب الزيدى » . وثمة حارة أخرى اسمها الرسمي « الصحيفة » ولكنها تعرف محليا باسم « الغزة » نظرا لأن نسبة من السكان من أصول فلسطينية هاجرت الى جدة بعد عام ١٩٤٧ واستقرت بها ، كما توجد أيضا حارة « البخارية » ومعظم سكانها اصلا من الذين وفدوا من بخارى وطاب لهم المقام فأقاموا في جدة (١) .

وأهم النظريات التى تناولت نمو المدن من حيث امتداد العمران أو أنماط استخدام الأراضي هى النظريات الثلاثة التالية :

(١) نظرية النمو المركزى Concentric Zonal :

وقد ظهرت هذه النظرية فى العشرينات (١٩٢٥) من خلال الدراسة التى قام بها « بيرجس » E. W. Burgess أحد علماء الاجتماع الحضري ، وكانت دراسته أصلا عن أنماط النمو وتركيب الوظائف فى مدينة شيكاغو . وتقوم النظرية على أساس افتراض أن أسعار الأراضي وسهولة الوصول تبلغ اقصاها فى قلب المدينة التجارى ، ثم تنخفض تدريجيا بالبعد عن النقطة المركزية ، ويأخذ النمو شكل حلقات أو دوائر تتسع مع نمو المدينة ويؤدي النمو الى أن تنتقل الوظائف من الحلقات الداخلية الى التى تليها فى اتجاه الخارج ، وقد أمكن « لبيرجس » أن يحدد حلقات مرتبة حول مركز مدينة شيكاغو على النحو التالى من الداخل إلى الخارج .

(١) أحمد على اسماعيل ، مدينة جدة ، جوانب من جغرافيتها الخارجية والداخلية ، مجلة البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، العدد السادس ، ١٩٧٥ ، ص ١٨٠ .

١ - حى الاعمال المركزية ، حيث قلب المدينة النابض اقتصاديا وثقافيا واجتماعيا ، وهو البؤرة التى نلتقى عندها طرق المواصلات من حافة أجزاء المدينة وبذلك فانه يكون ، من الناحية النظرية - على الأقل - أكثر أجزاء المدينة التى يسهل الوصول اليها ، وهى تضم المسارح الرئيسية ودور السينما والنوادر والاورا وسوف الأوراق المالية والمتاجر الرئيسية والدكاكين المتخصصة والفنادق الفخمة ومكاتب ادارات الشركات الكبرى ومحلات الأناقة ، والبنوك والمتاحف ومنطقة تجارة القطاعى وربما تجارة الجملة .

٢ - المنطقة الانتقالية وتختلط فيها استخدامات الأراضى ، وتسودها أحوال سكنية متدهورة لانها تضم المنازل القديمة بصفة أساسية ، وهى المنطقة التى تجتذب المهاجرين والجماعات الفقيرة ، وتوجد بها بعض الصناعات الخفيفة التى كانت فى منطقة النواة الداخلية أصلا ، وهى منطقة تكثر بها الامراض الاجتماعية .

٣ - منطقة سكنى العمال ، ويسكنها عمال الصناعة من ذوى الدخل المحدود ، وقد هاجر بعضهم الى هذه المنطقة رغبة فى التخلص من نفقات الانتقال والايجارات المرتفعة ، وفضلوا السكنى بقرب أعمالهم ، ومعظم السكان من أصول مهاجرة .

٤ - منطقة سكنية أفضل ، وفيها مساكن الأسرة الواحدة ، كما تتخللها بعض المساكن ذات النوعية الممتازة من الفيلات والعمارات التى يسكنها اصحاب الدخول المرتفعة .

٥ - منطقة هامشية ، وهى تقع عادة منفصلة عن المنطقة المبنية الرئيسية للمدينة ، ومعظم سكانها من الذين يقومون برحلة العمل اليومية ، وكثيرا ما يكون ثمة نطاق آخر يفصل بين هذه المنطقة والمدينة الرئيسية ، وقد تضم هذه الحلقة الخامسة بعض النواحي والمدن التابعة للمدينة المركزية .

وقد وجه الى هذه النظرية كثير من النقد ، فبعض الاستخدامات العامة يصعب انتقالها من نطاق لآخر من أجل افساح المجال لوظيفة اخرى تهاجر من الحلقة الداخلية ، مثل محطات السكك الحديدية والخطوط الحديدية ، وبعض المباني التى يكون الاستثمار فيها كبيرا ، كما أن موضع الصناعة الثقيلة الذى اعتبره « بيرجس » عامل تشويه ، قد لا يكون كذلك فى بعض المدن . وفى كثير من المدن يكون ثمة ارتباط بين المصانع ومساكن العمال دوى الدخل المحدود ، كما أن الصناعات الثقيلة لا تنتج عادة نمطا دائريا أو حلقيًا فى تركيبها ولكنها تمتد على طول الأودية النهرية والجبهات المائية من بحيرات وبحار ، وكذلك على طول طرق النقل السهلة (١) .

(ب) نظرية القطاعات Sectors Thory :

وهى تعتبر أحد التعديلات التى أدخلت على نظرية النمو المركزى ، فقد لوحظ فى كثير من الدراسات عن المدن الأمريكية ، أن نمو وظيفة ما يكون عادة على شكل قطاع أو محور يمتد الى الخارج ، ومن دراسة مناطق المساكن المتنازلة فى سب من المدن الأمريكية فى الفترة بين ١٩٠٠ - ١٩٣٦ ، ظهر أن أهم ما يؤثر فى نمو المدينة هو حركة المساكن ذات الارتفاعات المرتفعة ، وذلك لأنها تؤدى الى نمو المدينة كلها فى نفس الاتجاه (٢) .

وقد ظهرت نظرية القطاعات على يد « هومر هويت » فى عام ١٩٣٩ ، حين رأى أن التركيب الداخلى للمدن تحكمه الطرق التى تخرج من قلب المدينة فى اتجاه الأطراف ، ويؤدى التباين فى امكانية الوصول الى فروق فى اسعار الأراضى ويؤثر ذلك بدوره على استخدامات الأراضى فى القطاعات المختلفة . وقد رأى من دراسته لمستويات ايجارات المساكن فى عدد من المدن الأمريكية أن أسرع القطاعات فى نموه الى الخارج هو

(1) Harris, C.. and Ullman, E., The Nature of Cities, in Mayer and Kohn, eds., op. cit., pp. 282 — 283 ; Everson, J. A. op. cit., pp. 31 — 34; Garner, B. J., op. cit., pp. 330 — 340

(2) Dickinson, R. E., City and Region, p. 128.

الذى تشغله المساكن الممتازة التى تسكنها الأسر الغنية ، وأن امتداد هذا النطاق الى الخارج يكون فى اتجاه الاراضى ذات المناسيب المرتفعة المكشوفة ، مما يحقق لها افقا أرحب ورؤية أوسع واشرافا على ما سواها (١) .

وما أن تبدأ حركة نمو المساكن الممتازة ، حتى تتحرك بقية الوظائف فى شكل قطاعات أيضا ، تنمو فى اتجاه الخارج محافظة على محاورها الأصلية ، فإذا كانت المساكن المتواضعة فى الاتجاه الجنوبى ، فإنها تنمو فى الاتجاه ذاته على طول محاور الطرق الخارجية من هذا الاتجاه ، تليها بقية الاستخدامات (٢) ، وبذلك فالنموذج الذى قدمه « هويت » هو تعديل على نموذج « بيرجس » فالنمو الحلقى أو المركزى عند الأخير يعدله الاتجاه والمسافة عند هويت ، بحيث لا يكون من الضرورى أن تنمو المدن على حلقات كاملة الاستدارة ، ولكن فى صورة قطاعات تخرج من هذه الدوائر (٣) .

(ج) نظرية النويات المتعددة Multiple Nuclei :

وقد ظهرت فى عام ١٩٤٥ كتعديل على النظريتين السابقتين ، وقد اشترك فى تقديمها الجغرافيان الأمريكان « تشونسى هاريس وادوارد اولمان » .

وقد لاحظ الكاتبان أن كثيرا من المدن تنمو حول أكثر من نواة أو مركز ، وفى بعض الحالات قد ترتبط هذه النويات بنشأة المدينة ، بينما قد يؤدى نمو المدينة الى ظهور نويات أخرى ، ومن النوع الأول مدينة لندن الكبرى ، حيث نشأت كل من مدينة وستمنستر والسيتى The City كمحلات منفصلة يفصل بينها الريف المفتوح ، وكانت أولاهما مركزا للحياة السياسية وثانيتها مركزا للمال والتجارة . أما النمو الثانى فتمثله مدينة شيكاغو التى توطنت بها الصناعات الثقيلة فى البداية على

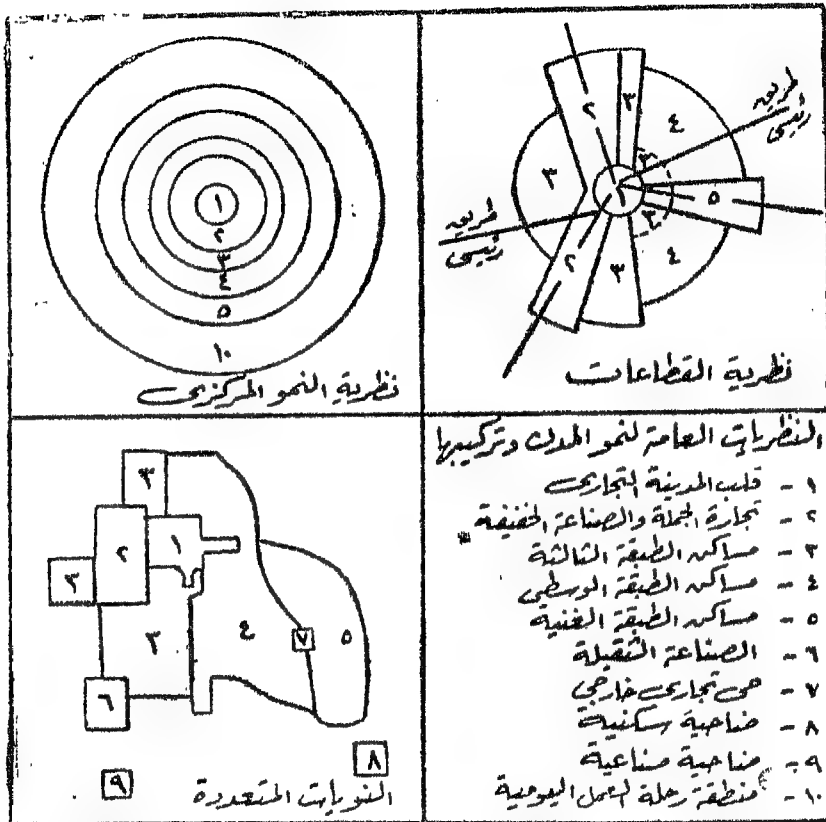
(1) Garner B. J. op. cit., p. 342.

(2) Harris and Ullman, op., cit., p. 283.

(3) Everson, J. A., op. cit., p. 36.

طول نهر شيكاغو فى قلب المدينة ، ثم ما لبثت هذه الوظيفة أن هاجرت الى حى « كالمنت » الذى أصبح نواه جديدة للنمو العمرانى .

(انظر شكل رقم ٢٩ عن نظريات النمو والتركيب المشار اليها)



شكل رقم (٢٩)

وقد تكون النواة الداخلية للمدينة هى حى تجارة القطاعى فى المدن التى تقوم بدور المحلات المركزية ، وقد تكون هذه النواة هى الميناء أو محطة السكك الحديدية فى مدينة وظيفتها الرئيسية هى توزيع السلع ، وقد تكون هذه النواة مصنعا ، أو أحد المناجم ، أو منطقة النشاط فى مدينة متخصصة وظيفيا .

وتوجد أربعة عوامل تؤدي الى وجود نواة مستقلة وأحياء متباينة وهى :

١ - أن بعض الأنشطة تتطلب تسهيلات خاصة ، فمناطق نجارة القطاع على سبيل المثال ، ترتبط بأكثر أجزاء المدينة سهولة فى الوصول اليها ، وترتبط وظيفة الميناء بالجبهة المائية المناسبة ، بينما تتطلب المنطقة الصناعية مساحات واسعة من الأراضى واتصالا سهلا بطرق النقل البرى والبحرى والسكك الحديدية .

٢ - أن الأنشطة المتماثلة تميل الى التجاور عادة ، لأن هذا التجاور يفيدها فى اجتذاب أكبر قدر من العملاء الاحتماليين ، ويتضح ذلك بصفة خاصة فى حالة تجارة القطاعى ، حيث تتوفر لدى الراغبين فى الشراء فرصة المقارنة بين الأسعار وجودة السلع ووفرة أصنافها ، كما أن أحياء المال والادارة تتطلب سهولة الوصول اليها .

٣ - بعض الأنشطة متعارضة ومعوقة لبعضها البعض ، فالمصانع تتعارض مع مساكن الطبقة الراقية . والأحياء التجارية تتطلب كثرة المشاة والسيارات ووسائل النقل العام والخاص التى تخدم التجارة والعملاء ، ولكنها تتعارض مع وجود الخطوط الحديدية والشاحنات الكبيرة التى تفرغ حمولتها فى مناطق المخازن وتجارة الجملة .

٤ - بعض الأنشطة لا تتحمل دفع ايجارات مرتفعة ، وهى تبعد بالتالى عن المناطق التى تشتد المنافسة عليها من الأنشطة الأخرى ، ومن أمثلة تلك الأنشطة مناطق التخزين وشون تجارة الجملة التى تحتاج لمساحات كبيرة ، وكذلك مساكن الطبقة الفقيرة التى لا تطيق اعباء المساكن التى تقع فى بقع ذات مواضع ممتازة وتتوفر لها المناظر الجميلة مما يؤدي الى رفع سعر الأرض والقيمة الايجارية .

ويلاحظ « هاريس وأولمان » أن المدن تختلف فى عدد نوياتها ، نظرا لتباين التطور التاريخى من مدينة لأخرى ، ولكن بصفة عامة فإنه

كلما كانت المدينة كبيرة ، كلما تعددت نوياتها المؤثرة فى النمو وأصبحت هذه النوايات أكثر تخصصاً (١) .

والخلاصة هو أن هذه النظريات الثلاثة فى تفسير نمو المدن واتجاهات هذا النمو تبدو متكاملة أكثر من كونها متعارضة ، وفى كثير من المدن القديمة - خاصة إذا كانت مسورة فى الماضى - يظهر أثر نظرية النمو المركزى بدرجة أوضح ، حتى فى المدن التى توجد على أحد الانهار ، وتنمو على كلا الضفتين ، ويظهر ذلك فى كل من لندن وباريس وموسكو ، ربما بدرجة أكبر مما يظهر فى مدينة شيكاغو التى أوجت دراسة نموها العمرانى بهذا النموذج أساساً ، وسبب ذلك أن مدينة شيكاغو لا يمكن أن تكون الحلقات أو دوائر النمو فيها كاملة نظراً لوجود بحيرة متشجان إلى الشرق منها ، وبذلك فإن الدوائر تتحقق على اليابسة وتكون نظرية فى القطاع المائى .

أما نظرية القطاعات فقد أسهم فى ظهورها تركيب شبكة الطرق فى المدن ، وخاصة بعد ظهور السيارة وتزايد أعدادها ، فبعد أن هدمت أسوار المدن القديمة وامتدت الشوارع الحديثة ، روعى فى هذه الشوارع أن تتناسب مع السيارة ، وأصبح النمو يتخذ محاور تتفق مع أهمية هذه الطرق بالنسبة لحركة السيارة ، وأما بعيداً عن تلك الطرق الرئيسية ، فتوجد الفراغات التى تنشأ من غيبة الطرق وتظهر كمناطق تفصل بين أجزاء المنطقة المبنية ، وفى هذا الصدد يمكن دراسة نمو العمران على طول شارع الأهرام والشوارع الفرعية التى تصب فيه ومدى امتداد نمو العمران فى كل منها ، والأجزاء التى لا تزال تشغلها حقول ومزارع ، حيث تقل كثافة الطرق الفرعية الصالحة لمرور السيارات والمركبات .

وأما النظرية الثالثة وهى التى تؤثر فى نمو المدن فيها أكثر من نواة عمرانية ، فهى أما أن يظهر أثرها نتيجة لوجود أكثر من نواة أصلاً ،

(1) Harris and Ullman, op. cit., pp. 283 — 284.

كما هو الحال بالنسبة لمدينة لندن وقسميها ، أو بالنسبة للقاهرة الكبرى التى تعتبر الجيزة جزءا منها ، حيث أن كلا منهما نشأت نشأه مستقله ، حتى قبل وجود الكبارى التى تصل بينهما عبر النهر ، ثم ما لبث النمو أن أصبحت له هذه المخاور ، بل أن دراسة نمو القاهرة لابد أن نرجعه الى نويات متعددة كثيرة ترتبط بحى مصر القديمة الحالى وهو وريث الفسطاط والقطائع والعسكر ، الى جانب نواة بولاق .

وفى أحوال أخرى يوجد نمط آخر للنويات المتعددة ، يتمثل فى انتقال بعض الأنشطة من المدينة الأم ونشأة نواة جديدة ، كما حدث للصناعة فى شيكاغو ، وهو ما يمكن أن نراه فى ضاحية حلوان أو شبرا الخيمة بالنسبة للقاهرة ، وقد أصبحت كل منهما نواة صناعية تضيف الى النمو العمرانى للقاهرة الكبرى .

الفصل التاسع

استخدام الأراضي في المدينة

في دراسة اقاليم المدن أو أنظمة المدن ، نعلم الى وظائف السكان في معظم الأحوال ، لتقرير الوظائف التي تمارسها المدينة ، ووفقا لبعض الأسس التي سبقت الإشارة إليها في التصنيف الوظيفي للمدن ، نتحدد الهوية الوظيفية للمدن ، فنطلق على مدينة بأنها تجارية وعلى أخرى بأنها من مدن الجامعات ، أو أنها مدينة متعددة الوظائف . ولكن في دراسة التركيب الداخلي للمدن من الناحية الوظيفية نلجأ الى أسلوب آخر ، وهو الوظيفة التي تشغلها « الأماكن » المختلفة في المدينة ، ونحن نعلم إذن في هذه الدراسة على الوظيفة التي تشغلها كل قطعة أرض في المدينة ، بدلا من الوظيفة التي يعمل فيها كل فرد من السكان المنتجين في المدينة .

وثمة حاجة كبيرة الى وجود حرائط توضح استخدام الأراضي في المدن Urban Land Use لأن فهم الجغرافى لتركيب المدينة وظيفيا يعتمد على هذه الخريطة ، ومن ثم يمكنه ان يدرس العلاقات المختلفة بين صور استخدام الأراضي ونسب ذلك الاستخدام من ناحية ، وبين وظائف السكان وحاجاتهم من ناحية أخرى ، كما ان المخطط أو دارس تخطيط المدن يهتم كثيرا بهذه الخريطة ، من أجل فهم الصورة القائمة فعلا ، حتى يلائم بينهما وبين الصورة المطلوبة في مدى زمني معين لخدمة السكان وتهيئة حياة أفضل لهم . كما ان رجال الحكم والادارة المحلية يهتمون كثيرا بهذه الخرائط لأنها تفيدهم في القيام بعملهم على نحو أفضل ، ويمكن أن يفيد المستثمرون ورجال الأعمال والمتخصصون في الأعمال العقارية والأموال وبيوت الخبرة ، كل أولئك يفيدون كثيرا من خريطة استخدام الأراضي في المدينة .

والواقع ان أى باحث أو دارس لجغرافية المدن • لابد أن يشكل عمل خريطة استخدام الأراضي - ولو لجزء من احدى المدن - حصة من تدريبه وخبرته • والا فان تكوينه لا يكون كاملا كمتخصص فى جغرافية المدن ، بل ان فهمه لخريطة اسخدام الأراضي فى أى مدينة يصبح امرا سهلا ، اذا كان قد مر بتجربة عملية فى اخراج خريطة مماثلة ، لأن ذلك يجعل خرائط استخدام الأراضي مألوفة لديه ويصبح تحليلها ونقد صورة استخدام الأراضي ميسورا له • وهنا لابد من الاشارة الى بعض الفروق فى وظيفة الخريطة لدى كل من الجغرافى وغيره من المتخصصين • وكما يرى « هارتشورن » فان الخريطة هى الوسيلة الفنية الكبرى - التكنيك - الذى يميز الجغرافى • وفى هذا الصدد لا يمكن أن نقرن استخدام الجغرافى للخريطة باستخدام متخصص آخر كالجيولوجى مثلا ، أو غيره ممن يستخدمون الخرائط ثم ينقل عن « برستون جيمس » ما نصه « ان اهم ما أسهمت به الجغرافية فى المعرفة البشرية ، هو نتيجة لتطبيق أسلوب الخرائط ، فى التوزيعات والمقارنات والأنماط العامة للتوزيع » ثم يشير « هارتشورن » الى ما كتبه « هنتر » فى عام ١٩٠٥ من أن النص الجغرافى يجب أن يكون مكملًا للخرائط وشارحًا لها (١) •

وفى بعض الأحيان ، يجد الجغرافى خريطة كاملة لاستخدام الأراضي فى المدينة التى يرغب فى دراستها • وقد يجدها فى مكاتب تخطيط المدن أو فى المدينة التى يرغب فى دراستها • قد يجدها فى مكاتب تخطيط المدن أو فى الادارات الهندسية بمجالس المدن • وفى بعض الأقطار مثل الولايات المتحدة الأمريكية تجد خرائط استخدام الأراضي لكل المدن الرئيسية تقريبا ، وهى التى تعرف بخرائط « سانبورن » ' Sanborn والأخيرة شركة تقوم باعداد هذه الخرائط لتكون فى خدمة شركات التأمين وخاصة ضد الحريق • وتظهر على خرائط سانبورن كل من الشوارع وخطوط السكك الحديدية ، وخطوط تحديد الملكية - الزمام - وأبعاد المباني ومواد البناء المستخدمة وعدد الطوابق ، واستخدامات المباني ، الى جانب تفصيلات

(1) Hartshorne , R., op. cit., 247 — 248.

كثيرة أخرى . ويتراوح مقياس رسم تلك الخرائط عادة ما بين ١ : ٦٠٠ و ١ : ١٢٠٠ (بوصة لكل ٥٠ قدم أو ١٠٠ قدم) . وبذلك فإن خريطة كل مدينة تكون على شكل عدة لوحات يصممها أطلس صغير ويسهل استخراج أى لوحة وإعادة ضمها الى هذا الأطلس . وتقوم شركة سانبورن عادة بعمل تعديلات وإضافات على خرائطها ، وإصدار طبقات جديدة طبقاً لعمليات المسح الدورية التى تقوم بها (١) .

ولكن حتى فى حالة وجود خريطة استخدام الأراضي للمدينة موضع الدراسة فإن الجغرافى لا يقنع بها عادة ، وذلك لأن خريطة استخدام الأراضي تكون غالباً خريطة يطبع عليها الباحث بصماته ، ويظهر فيها اهتمامه من خلال التصنيف الذى يتبعه فى فئات الاستخدام التى تظهرها الخريطة ، كما أن الهدف التفصيلى من دراسة استخدام الأراضي فى المدينة قد يخضع لأكثر من تصنيف . لهذا فإن الصورة النهائية لخريطة استخدام الأراضي فى مدينة واحدة قد تختلف من باحث لآخر فى بعض التفاصيل . وان كان من الضروري ان تكون الصورة العامة واحدة .

وقد ازدادت أهمية دراسة الأقاليم أو المناطق الوظيفية فى المدن ، والتى تمثل اختزالاً موجزاً للخريطة العامة لاستخدام الأراضي ، منذ نهاية الحرب العالمية الثانية . وكما حدث ذلك فى الدراسات المنفردة للمدن ، فقد تمت بعض الدراسات المقارنة للتركيب الوظيفى لبعض المدن ، وخاصة فى الولايات المتحدة ، نظراً لوفرة البيانات الإحصائية على مستوى المبيعات السكنية (البلوكات) فى معظم الأحيان . وقد يسر ذلك من اتباع المنهج الإحصائى فى التحليل والربط ، ويجاد معاملات الارتباط أو التباين بين الوحدات المختلفة فى المدينة ، سواء من الناحية العمرانية أو السكانية وادى ذلك الى ظهور دراسات عن مدى التجانس أو الانسجام بين عناصر السكان فى كل حى صغير أو « وحدة جوار » Neighbourhood ومدى تناسب الخدمات مع السكان ، وتحليل العلاقات الاقتصادية

(1) Murphy , R. E., op. cit., p. 189.

والاجتماعية الأولئك السكان (١) . ولا شك فى أن ذلك يمثل دورا هاما لما يمكن أن يلعبه تطبيق الجغرافية فى فهم مشكلات المدن بجلاء ، ومحاولة وضع الحلول لتلك المشكلات .

الخريطة العامة لاستخدام الاراضى .

قبل الشروع فى عمل الخريطة العامة لاستخدام الاراضى ، ينبغى الاشارة الى المراحل التى يمر بها اعداد مثل تلك الخريطة ، وهذه المراحل هى :

١ - تحديد هدف الدراسة الذى من أجله تنشأ الخريطة .

٢ - اختيار مقياس الرسم الذى يفي بهدف الدراسة .

٣ - اجراء دراسة بصرية مبدئية للمدينة محل الدراسة .

٤ - تقرير فئات الاستخدام التى ستتبع فى الخريطة .

٥ - الدراسة الميدانية المفصلة ورفع البيانات من الطبيعة على الخريطة الأساسية .

أما تفصيلات كل مرحلة من المراحل السابقة فهى كما يلى :

أولا : تحديد هدف الدراسة :

ينبغى أن يعرف الباحث من البداية ، هل الدراسة التى يقوم بها هى دراسة عامة للمدينة كلها وتخدم التخطيط فى المستقبل ، أم ان الدراسة يقصد بها أن تغطى جزءا محدودا من المدينة . وقد يكون الهدف من الدراسة عملية المسح الشاملة التى تتطلب معرفة الجزئيات الدقيقة لاستخدام الاراضى لتكون فى خدمة تخطيط المدينة ، ولكنها قد تكون دراسة محدودة

(1) Dickinson, R. El., City and Region, p. 201.

الموضوع ، موجهة نحو معرفة أماكن الأراضى الفضاء ، أو مناطق الصناعة أو الاسكان ودرجاته ، أو توزيع الخدمات المختلفة من ثقافية واجتماعية وترفيهية وإدارية على أحياء المدينة المتعددة ، وقد يكون الهدف هو دراسة أحوال السكن المتدهور لرفع المستوى الاجتماعى للسكان ، الى غير ذلك من الأهداف .

ولا شك فى أن وضوح الهدف من الدراسة يترتب عليه اختلاف فى معالجة العناصر الداخلة فيها ، فدراسة مدينة ما لاعداد رسالة علمية يختلف عن دراسة احدى الشركات أو المؤسسات التى تنوى مد خطوط لسيارات النقل العامة تخدم المواصلات الداخلية فى المدينة ، ومن ثم تهدف الى الاهتمام بالشوارع الصالحة لسياراتها ومناطق الكثافة السكانية المرتفعة ، وأحوال السكان ومستوياتهم الاقتصادية والاجتماعية ، ويختلف الأمر أيضا بالنسبة لاحدى شركات الاستثمار التى توظف احد المكاتب الاستشارية لدراسة أسعار الأراضى وأنسب المواقع فى المدينة لاقامة عدة عمارات سكنية أو مجمع استهلاكى أو سوق كبير Super market كما أن احدى الشركات الصناعية قد تقوم بمثل تلك الدراسة لاختيار منطقة تقيم عليها منطقة صناعية كبيرة تضم المصانع والمخازن ومدينة سكنى العمال ، أو أن الخريطة تعد من وجهة نظر شركات التأمين فتهتم بتحديد مناطق الخطورة والتدهور والمناطق التى تسجل بها أعلى معدلات الخرائق وانهيارات المباني وانفجارات مواسير المياه .

وأما الذى يقوم بدراسة علمية عن المدينة فقد يهتم بكل تلك الجوانب وغيرها مما يرسم صورة شاملة لتركيب المدينة وظيفيا وحضرى .

ثانيا : اختيار مقياس الرسم :

قد يمثل اختيار مقياس الرسم المناسب مشكلة أمام الباحث ، على أى حال فإن ثمة ثلاثة عوامل على الأقل تؤثر فى اختيار مقياس الرسم ، وهذه العوامل هى :

١ - مقاييس الرسم المتاحة فعلا : أى الخرائط التى يمكن للباحث أن يجدها ويعتمد عليها فى عمل حريطته ، فلا شك أنه غير مطالب بان ينشئ خريطة أساسية لمدينة ليس لها خريطة ذات مقياس رسم مناسب ، ولكن عليه أن يبحث عن المقياس المنشورة لخرائط المدينة ، ويقارن بينها من حيث درجة الوضوح وحدثة تاريخ المسح . حتى لا يرهق بإضافة بيانات كثيرة استحدثت بعد نشر الخريطة أو رفع بياناتها .

٢ - الهدف من الدراسة : وهو الذى سبق أن ناقشناه ، وهنا يدخل فى الاعتبار أن دراسة المدينة الكبيرة تختلف عن دراسة مدينة متوسطة أو صغيرة الحجم ، وينبغى ألا يكون هدف الباحث وطموحه أكبر من امكاناته العملية ، وبطبيعة الحال اذا قام بالعمل أكثر من باحث ، أو كان يتم لصالح مؤسسة ، فإن الأمر يختلف عن قيام فرد بعملية المسح .

٣ - الجوانب العملية : فكلما كانت المدينة كبيرة ، كلما اضطررنا الى اختيار مقياس رسم أصغر مما لو كانت المدينة صغيرة ، وهنا يدخل فى الاعتبار أنه اذا كانت الخريطة مكونة من لوحة واحدة فان ذلك يكون أفضل ، ويدخل فى الجوانب العملية أن ورق الشفاف (الكلك) الذى يستخدمه الجغرافيون ، وكذلك ورق الطباعة (الفوتوكوبيا عادة) من النادر أن يتجاوز عرضه ١١٠ سم ، وهذا يعنى الحد الأقصى لعرض اللوحة ، أما الطول فيمكن أن يزيد عن ذلك قليلا ، على أن يدخل أيضا فى حيز المعقول ، ويحسن ألا يزيد الطول عن ١٥٠ سنتيمترا .

وبصفة عامة فان مقياس الرسم يكون مناسباً للخريطة العامة لاستخدام الأراضى ، اذا تراوح بين ١/٥٠٠٠ و ١/١٠٠٠٠ ولكن ذلك لا يمنع من عمل اجزاء من المدينة بمقياس رسم أكبر ، وخاصة فى المنطقة المركزية من المدينة التى تتعدد بها الاستخدامات ، وتميل مساحات القطع فيها الى الصغر والضيق ، وان كان ذلك يرتبط مرة أخرى بالهدف من الدراسة .

ثالثا : الدراسة البصرية المبدئية :

من الأمور الهامة قبل الشروع فى عمل خريطة استخدام الاراضى لمدينة ما ، أن يكون الباحث فكرة عامة عن المدينة ، وتفيد هذه الفكرة العامة عن تكوين المدينة العمرانى والملامح العامة لشخصية المدينة فى تحديد أوجه الاستخدام الرئيسية ، وما اذا كانت ثمة مناطق متخصصة وظيفيا ، كما أنها تكون صورة سريعة عن شكل المدينة وامتدادها ، وأهم المداخل أو المعالم المميزة فى التركيب الحضرى للمدينة ، ويمكن للباحث ان يسجل بعض الملاحظات فى هذه المرحلة ، وخاصة تلك التى تشده وتثير اهتمامه ، لأن الألفة بالظواهرات كثيرا ما تؤدي الى التقليل من شأنها وربما اهمالها .

وفى الدراسة المبدئية على الباحث ان يكون صورة عن شوارع المدينة ويصنفها الى شوارع رئيسية وثنائية ، وأن يحدد أهمية الشوارع بالنسبة لحركة السيارات والمشاة ، ومناطق تجمع وسائل المواصلات وأماكن الانتظار ، كما ان ملاحظة أنماط المساكن المعمارية ووجود تباين فى المسنويات العمرانية للأحياء ، أمور يجب ان يدونها الباحث فى دراسته البصرية المبدئية .

وينبغى أيضا فى هذه المرحلة أن يتعرف الباحث على المعالم الهامة مثل محطات السكك الحديدية والكبارى ومناطق الانفاق والموانى والمطارات والميادين الرئيسية ، وأن يقارن بين كثافة المباني فى مختلف أجزاء المدينة ، وخاصة عند النهايات الخارجية للمنطقة المبنية ، وأن يلاحظ المناطق التى توجد فيها حركة نشطة للبناء ، ويقرن ذلك بمحاور النمو على طول الطرق والمداخل وعلى أطراف المدينة وفى ضواحيها .

وفى يثيرا أن تكون بعض مراحل هذه الدراسة التمهيدية فى ساعات الليل ، حتى يتعرف الباحث على المناطق التى تكثر فيها الحركة فى الليل ، ويفرق بينهما وبين الأحياء السكنية الهادئة ، وكذلك عليه أن يلاحظ اتجاهات حركة السكان اليومية فى رحلتهم للعمل ، سواء بين أجزاء المدينة المختلفة ، أو الحركة الداخلة للمدينة .

ويخدم الباحث كثيرا فى تلك الدراسة الصور الجوية للمدينة وتحليلها بالتفصيل وأن يسجل أيضا بعض الصور التى تفيده فى التحليل بعد ذلك ، كما ان عليه أن يتعرف على مواقع اجهزة التخطيط والادارة فى المدينة ، ويقوم بزيارتها لما يمكن أن تقدمه اليه من خدمات ومعلومات أو تصريحات باجراء الدراسة الميدانية .

رابعاً : تقرير فئات استخدام الاراضى :

هذه المرحلة من أهم المراحل فى اعداد الخريطة العامة لاستخدام الاراضى فى المدينة . ولذلك فان تقرير فئات استخدام الاراضى ، أو اختيار التصنيف الذى سيطبق على الخريطة ينبغى أن يكون معبرا عن شخصية المدينة ، وأن يفيد الباحث من دراسته البصرية الاستطلاعية ، بمعنى انه ليس من الضروري أن يتبنى تقسيم عشوائيا قد لا يتفق مع الاستخدام الفعلية فى المدينة ، أو يؤدى الى اعطاء انطباع خاطيء عن استخدام الاراضى بها .

ويرتبط بتقرير فئات الاستخدام تحديد مدى التفصيل المطلوب ، فبالنسبة للسكن أو الوظيفة السكنية ، على الباحث أن يقرر هل يكتفى بفئة واحدة تضم كل انواع السكن ، أم انه يريد تفصيلات أكثر ، وهل تعتمد هذه التفصيلات على حالة المساكن المعمارية بحيث يفرق بين الممتازة والمتوسطة والمتدهورة ، أم نه سياخذ بالتغير الاقتصادى الاجتماعى فيفصل المساكن الى مساكن الأسرة الواحدة Single Family Dwelling والمباني السكنية التى تعيش فى الواحدة منها أسرتان Two Family Dwelling والمباني السكنية التى تقيم فى الواحدة منها عديد من الأسر Multifamily Dwelling وبالنسبة للتجارة عليه ان يحدد من البداية هل يفصل بين تجارة الجملة وتجارة القطاعى ، أم يجعلهما واحدة ، وكذلك الحال بالنسبة للصناعة الخفيفة ، والصناعات الثقيلة ، وربما يكون الأمر أكثر صعوبة فى الخدمات ، فهى تضم عادة المدارس والمستشفيات ودور العبادة ، ولكن قد تدخل فيها أنشطة أخرى مثل الجمعيات والنوادر الثقافية ودور الرعاية الاجتماعية ، وغير ذلك .

وفى هذه المرحلة على الباحث أيضا أن يقرر أسلوب التوزيع الذى سيتبعه على الخريطة بالنسبة للفئات المختلفة ، فهل يلجأ الى رموز توضح الاستخدامات ، كأن يلجأ الى الحروف الأبجدية مثلا أو الى الحروف والأرقام معا ، وكذلك عليه أن يكون رأيا عن التظليل أو الألوان التى سيلجأ اليها ، بحيث يكون لديه مفتاح واضح ومفصل للخريطة قبل أن يبدأ فى اجراء المسح الميدانى (١) .

خامسا : الدراسة الميدانية ورفع البيانات :

تجرى هذه الدراسة برفع بيانات الاستخدام الفعلى فى كل قطعة ارض Lot وفقا للتصنيف الذى أعد من قبل ، وتسجيل البيانات مباشرة على الخريطة مع كتابة أية تعليقات أو شروح فى أوراق أخرى منفصلة حتى لا تزدحم الخريطة .

ومن الأمور الهامة فى هذه المرحلة أن الخريطة الأساسية التى يرفع الباحث عليها بيانات الاستخدام ، قد لا تكون مطابقة فى بياناتها من حيث عدد القطع المشغولة بمختلف الاستخدامات ، لعدد القطع الفعلى ، وبطبيعة الحال ، فإن ما يوجد على الطبيعة هو الأساس لما يجب أن تكون عليه الخريطة . ومن هنا فقد نجد على الخريطة بعض المعالم التى أزيلت من الطبيعة ، كـ بعض العمارات التى تهدم ويحدث أن يجدها الباحث أرضا خالية لا يشغلها أى استخدام ولكن الأكثر حدوثا وتعددا هو اضافة معالم جديدة كانت أرضا خالية حين رفعت بيانات الخريطة المساحية ، ثم أصبحت عند عملية مسح استخدام الأراضي مشغولة بالعمارات أو الأبنية أو الاستخدامات المختلفة ، وهذه يجب أن يضعها الباحث على خريطته وفقا لمقياس الرسم ، ثم يثبت استخداماتها .

وقد يجد الباحث أثناء عملية الرفع مشكلات تتعلق بأن الاستخدامات يمكن أن تدخل تحت أكثر من تصنيف أو فئة من فئات الاستخدام التى

(١) يمكن أخذ فكرة بغيدة على ذلك بمراجعة : محمد محمد سطيحة ، خرائط التوزيعات الجغرافية دار النهضة العربية ، ١٩٧١ ، ص ١١٧-١١٨ .

سبق أن وضعها ، وعليه أن يلتزم في كل الحالات بمعياري موحد وثابت .
وقد تكون معظم مشكلات الخريطة في المنطقة المركزية من المدينة ، حيث تتزاحم الاستخدامات ، وتميل قطع الأرض الى أن تشغل مساحات صغيرة تنجاور فيها استخدامات مختلفة ومتعارضة أحيانا لدرجة مربكة ، وقد يجد الباحث أن الأمر لا يحل إلا بعمل خريطة منفصلة بمقياس رسم أكبر للمنطقة المركزية في المدينة ، الى جانب الخريطة العامة للمدينة ككل .

ومن المشكلات الأخرى الخاصة بخريطة استخدام الأراضي ، والتي نحتاج الى تقرير موحد لحلها كل من :

١ - الاعتماد على استخدام الدور الأرضي وحده أو أدوار أخرى :

ويحدث ذلك غالبا في حالة الأبنية متعددة الأدوار التي تتعدد هياكلها الاستخدامات فقد يكون الطابق الأرضي مخصصا للتجار أو المعارض التجارية ، بينما يكون الدور الثاني مخصصا للمنشآت التجارية أو لإدارات بعض الشركات أو مكاتب الشركات الهندسية أو المكاتب الاستشارية الهندسية أو القانونية أو لعيادات الأطباء ، وقد يكون للسكن ، ونظير هذه المشكلات عندما تكون الأدوار أكثر من ثلاثة ، وليس ثمة حل موحد لهذه المشكلات فقد يرى البعض أن تقسم قطعة الأرض على الخريطة وفقا لنسب الاستخدام في الأدوار المختلفة ، ولكن ذلك لا يصبح معقولا أو مقبولا في حالة استخدام مقياس رسم صغير ، وعندما تتعدد هذه الحالات في وسط المدينة ، وقد يستخدم بعض الباحثين خريطة للدور الأرضي في المدينة كلها ، وأخرى لاستخدامات الدور الأول وثالثة للدور الثاني ثم أخرى لاستخدامات الدور الثالث فما فوقه ، ولكن بصفة عامة فإن أكثر الوسائل شيوعا هي أن تكون خريطة استخدام الأراضي صورة لاستخدامات الدور الأرضي وبلى ذلك أن بعض الحرائط تأخذ القاسم المشترك الأعظم ، أو الاستخدام الغالب للقطعة وترفعه على الخريطة .

٢ - الأبنية التي لا تشغل كل مساحة قطعة الأرض :

أي وجود مساحات من الأرض الخالية حول عدد المباني ، كان نجد

أن احدى المدارس محاطة بأرض واسعة ، ولكنها تابعة لها ، وهنا ينبغي أن تظل كل المساحة وليس المنطقة المبنية فقط ، وإذا كانت هذه المدرسة تتبعها ملاعب وأماكن لممارسة الأنشطة الطلابية المختلفة ، فإن ذلك كله يأخذ رمزا أو تظليلا واحدا هو الذى يأخذه الاستخدام التعليمى أو الخدمات حسب فئة الاستخدام المصطلح عليها وذلك لأن الجغرافى يهتم بالاستخدام الكلى للأرض .

٣ - المكاتب أو المصانع الموجودة داخل المنازل :

ومن ذلك أن نجد احدى الشقق السكنية وقد خصص جزء منها لممارسة نشاط آخر غير السكن ، كان تكون مكتبا للاستشارات القانونية أو لاحدى الشركات الصناعية ، أو حتى تكون صالونا للتجميل ، وقد تحل هذه المشكلة بعمل دائرة صغيرة توضح الاستخدام الاضافى ، ولكن ذلك لا يتحقق بالنسبة للخرائط ذات مقياس الرسم الصغير ، وهنا يكون على الباحث أن يتخذ القرار الذى يطبقه على خريطته كلها ، مع الاشارة الى القرار الذى اتخذه فى النص المكتوب .

ومن المشكلات الأخرى التى قد يصادفها الباحث أن تكون لديه فئتان لأحد الأنشطة كالصناعة الخفيفة والصناعة الثقيلة ، بينما تمارس احدى المنشآت كلا النشاطين ، أو أن يفرق فى الفئات التى يضعها بين تجارة الجملة وتجارة القطاعى ، فى حين تمارس احدى المؤسسات التجارية النشاطين معا ، وكثيرا ما تكون هذه الحالات الحرجة هى التى تعطى نتائج مختلفة لخرائط استخدامات الأرض فى مدينة واحدة اذا قام بالعمل أكثر من باحث ، حتى ولو توفرت لهم نفس الدرية (١) .

وتجدر الاشارة الى أن اجادة تحليل الصور الجوية ، تمكن الجغرافى

(1) Murphy, R. El., op. cit. pp. 192 - 198.

من فهم بعض جوانب تركيب المدينة ، وخاصة فيما يتعلق بارتفاعات المباني ، اذا استخدمت وسائل مثل الاستريوسكوب ، وكلما كانت الصورة الجوية للمدينة حديثة ، كلما أدى ذلك الى دقة أكبر فى البيانات ، كما أن الصورة الجوية اذا أصبحت مجسمة بفضل الأجهزة البصرية ، فانها تمكن الباحث من رؤية المدينة كلها دفعة واحدة ، وتساعد فى فهم خريطة استخدام الأراضي ، وتحليل الوحدات الاقتصادية الاجتماعية ، كما أن وجود عدد من الصور الجوية التى تفصل بينها فوارق زمنية ، تسهم فى دراسة النمو العمرانى بقدر كبير من الدقة (١) .

وثمة نوع جديد من الصور الجوية ، أمكن التوصل اليها بفضل وسائل الاستشعار عن بعد Remote Sensing التى يمكنها أن تلتقط صوراً للأرض من ارتفاعات كبيرة تصل الى ٨٠٠ كيلو مترا ، وتكون تلك الصور واضحة للغاية ، ويمكن تحويلها الى شرائط ممغنطة يتعامل معها الحاسب الالكترونى . وهذه الوسيلة تستخدم عادة نوعاً من الأفلام ذات الحساسية الخاصة تعتمد على الأشعة تحت الحمراء ، والتى لا تتطلب ضوءاً خاصاً ، ولكنها تعتمد على الاشعاع الذاتى للأجسام ويمكن أن تغطى الصورة الواحدة ٣٤٠٠٠ كيلو مترا مربعا ، ولذلك فإن استخدام هذه الوسيلة فى التخطيط الإقليمى ، قد يصبح أمراً مألوفاً فى المستقبل القريب ، كما أنها قد تستخدم مستقبلاً فى الدراسات المنفردة للمدن ، وفى بعض جوانب استخدام الأراضي فى الريف وفى الجغرافية الاقتصادية ، وهى الآن تستخدم فى أغراض عسكرية ولا نقوم بها إلا الدول الكبرى وقلة قليلة من الدول النامية بمساعدة من الدول المتقدمة (٢) .

كما أن خريطة استخدام الأراضي يمكن اتمامها بالاستعانة بالحاسب الالكترونى الذى يغذى ببيانات مسجلة على بطاقات ، تمثل كل بطاقة منها

(1) Avery, T. Eugene, Interpretation of Aerial Photographs, Burgess, Minneapolis, 1962, pp. 262 — 282.

(2) Ibid., pp. 135 - 157 .

الاستخدامات التى توجد فى قطعة الأرض الواحدة ، وترقم كل بطاقة بنفس ترتيب قطع الأرض على خريطة أساسية ، وفى هذه الحالة يمكن وضع الاستخدامات المفصلة فى كل قطعة أرض ، ويمكن أن يقوم الحاسب الالكترونى فى النهاية برسم خريطة استخدام الأراضى للمدينة بناء على المعلومات التى تضمها البطاقات ، ولكن قد تكون هذه الخريطة بالغة التعقيد اذا ضمت استخدامات مختلف الأدوار ، وخاصة فى المنطقة الوسطى من المدينة .

وأيا كانت الوسيلة النهائية التى يستخدمها الباحث ، فان عليه أن يحاول التوصل الى خريطة اخرى أقل تفصيلا من الخريطة التى تمثل صورة واقعية لاستخدام الأراضى ، ويسعى الباحث فى هذه الخريطة الأخرى للتوصل الى مناطق وظيفية فى المدينة ، وقد يطلق على هذه الخريطة الجديدة خريطة التركيب الوظيفى للمدينة وهى اختزال لخريطة استخدام الأراضى ، يتخلص فيها الباحث من بعض التفصيلات التى تمثل خروجاً عن الاستخدام الغالب حولها ، وتتطلب عملية حذف التفصيلات قدراً كبيراً من المهارة وحسن التقدير . وإذا تمت هذه العملية بنجاح ، فاننا نتوصل فى النهاية الى اقاليم داخلية أو مناطق وظيفية فى المدينة بناء على الاستخدام الغالب ، مثل هذه الخريطة تكون بالغة الأهمية لأنها مفتاح لعملية التخطيط فى إطارها العام ، أما اذا كان التخطيط تفصيلياً . فهنا تكون الحاجة أكبر الى الخريطة المفصلة لاستخدام الأراضى .

وهنا يتوصل الباحث الى عمل خريطة استخدام الأراضى التى تظهر عليها التفصيلات الكاملة لاستخدام كل قطعة أرض فى المدينة ، فان عليه أن يحتفظ بهذه الخريطة كسجل يبين التركيب الداخلى للمدينة فى تاريخ معين ينبغى اثباته على الخريطة . من هنا فان أى دراسات سابقة أو لاحقة يمكن مقارنتها ببعضها البعض لبيان تطور استخدامات الأراضى فى المدينة وما يؤثر على ذلك من عوامل كما أن مقارنة مثل هذه الخرائط بخريطة

نمو المدينة يمكن أن تكون هديا ومرشدا لآى مخطط يأخذ فى اعتباره اتجاهات النمو الفعلية والتركيب الواقعى للمدينة .

ولا ينتهى العمل بالوصول الى الخريطة ، ذلك أن من الضرورى قياس المساحة التى يشغلها كل اسنخدام من فئات الاستخدامات الرئيسية . ويمكن أن يعتمد ذلك على بعض اجهزة القياس مثل البلاينيتر أو أى وسيلة أخرى (أوراق المربعات الشفافة مثلا) وبعد جمع مساحات كل استخدام على حدة بالأقدنة (أو الهكتارات) تحسب النسبة المئوية لكل استخدام بالنسبة لمساحة المدينة ككل . ويمكن بذلك ترتيب استخدامات الأراضى فى المدينة كنسب مئوية ، وتحديد أوجه الاسراف أو القصور وفقا للأهمية الاستخدام وعدد السكان وحاجاتهم (١) .

أنماط استخدام الأراضى فى المدن :

يمثل نمط استخدام الأراضى فى أية مدينة ، نتاجا للتطور التاريخى الذى مرت به المدينة فى فترة طويلة . واستخدام الأراضى فى أى مدينة أكبر من مجرد صورة لحاجات السكان . فهو انعكاس منطقى لأهمية الوظائف التى تمارسها المدينة ، ولذلك فإن أنماط استخدام الأراضى فى مدينة قائمة بالفعل ، تختلف عن الصورة التى يمكن اقتراحها لمدينة يجرى تخطيطها لتضم عددا مماثلا من السكان ، ونعنى هيكلا الشوارع الحالية فى المدن وأشكال الاستخدام التى تطل على تلك الشوارع ، وكثير من الأبنية فى المدينة هى تجسيد لعقود من الزمن ، وربما قرون من عمر المدينة ، وربما يكون معدل نمو المدن المتباين ذا أهمية كبيرة ، حيث يلاحظ أن المدن التى تنمو ببطء تكون أكثر استجابة لمتطلبات التجديد من المدن التى تنمو فجأة بمعدلات سريعة ، ويأخذ استخدام الأراضى فيها نمطا عشوائيا متسرا (٢) .

(١) أنظر : محمد صبحى عبد الحكيم ، مدينة الاسكندرية ، مطبعة مصر ، القاهرة ، ١٩٥٨ ، فصل تركيب المدينة .

(2) Ratcliff, Richard U. , Internal Arrangement of Land Uses., in Mayer and Kohn, op. cit., 410.

ولما كانت المدن أشكالاً لهندسة المكان أو تنظيم استغلال الموقع من أجل أحداث أكبر قدر من التفاعل ، فإنه يمكن النظر الى كل من جغرافية المدن الخارجية أو نظم المدن ، وجغرافية المدن الداخلية أى المورفولوجية من حيث النمو والوظائف بقدر من التشابه ، فإذا كانت المدن فى أقاليمها تقوم بدور أساسى يتمثل فى مد الخدمات الى أنسب نطاق ، ونتيجة لتنافس المدن تحدث اشكال الأقاليم على النحو الذى لاحظناه فى نظرية المحلات المركزية فإن الترتيب الداخلى للمدن يأخذ نفس الصورة ولكن على نطاق مصغر ، فكل وظيفة فى المدينة أو كل نشاط فيها ، مؤهل الآن يخدم عدداً أنسب من السكان ، وعندما يصبح أداء تلك الوظيفة أو ممارسة ذلك النشاط أمراً مكلفاً سواء من الناحية الاقتصادية أو العملية ، فإن الضرورة تقضى بقيام مركز محلى جديد فى داخل المدينة لتمارس فيه تلك الوظيفة أو النشاط ويقرب ذلك كثيراً من فكرة المدى والعتبة فى أقاليم المدن ونظمها .

وفى الهندسة الداخلية للمدن يلعب الموقع دوراً أساسياً فى توزيع الأنشطة أو الوظائف ، ولعل من المنطقى أن نسأل كيف تتوزع أرض المدينة بين الاستخدامات المختلفة أو كيف تختار كل وظيفة موقعها فى المدينة ؟

وللإجابة على هذا السؤال علينا أن نسترجع نظريات نمو المدن وتركيبها والعوامل المؤثرة فى ذلك ، حيث أن هذه العوامل تمثل الضوابط العامة لاستخدام الأراضي ، وأهم هذه العوامل هو الإيجار أو الأربح الذى يدفع فى قطعة أرض ما ثمناً لموقع هذه القطعة ، ومن هذا فإن كل نشاط لديه استعداد محدد فيما يتعلق بدفع الإيجار ، وهذا الاستعداد يتناسب مع العائد من شغل ذلك الموقع ، وحتى لو كانت الأرض ملكاً لشاغلها ، فإن هذا يعنى أنه يقدر إيجارها السنوى بقيمة معينة ، وأنه على استعداد لدفع تلك القيمة الإيجارية لو لم تكن الأرض ملكاً له ، أو أنه يمكنه الحصول على هذه القيمة إذا أجر الأرض لغيره . ولما كانت كل وظيفة تختلف عن الأخرى فى استعدادها لدفع إيجار أعلى ، فإن ذلك يقرر - الى حد كبير - استخدامات الأراضي . فالوظيفة السكنية قد تهتم بجمال المنظر ، بينما قد تهتم الصناعة بتوفير خدمات الصرف أو وجود جبهة مائية يطل

عليها موقع المنشآت الصناعية أو وفرة الخامات من الصخور التي قد تحتاج إليها الصناعة كمادة أولية (فى صناعات كالأسمنت أو الجير) ومن هنا فان ما يمثل ميزة موقعية أو موضعية فى نظير احد أوجه الاستخدام ، قد يكون عقبة وأمرا غير مرغوب فيه بالنسبة لاستخدام آخر .

ويرجع جزء من قيمة قطعة الأرض الى خصائص الموضع ، ولكن الموقع النسبى يكون عادة أكثر أهمية فى ذلك الصدد ونقصد بالموقع النسبى فى جغرافية المدينة الداخلية ، الموقع بالنسبة لأوجه النشاط الأخرى داخل المدينة ، وربما خارجها ، فاذا كان موقع قطعة أرض ما يقلل من تكلفة النقل والمواصلات فان ذلك يؤدى الى رفع أيجارها ، ولكن الأنشطة والاستخدامات المختلفة تتطلب احتياجات متباينة فيما يتعلق بالنقل ، فما يحتاج اليه مصنع لتعبئة المياه الغازية أو أحد المخازن من خامات ونوزيع للإنتاج على انحاء المدينة ، يختلف كلية عما يحتاج اليه مصنع للحديد والصلب أو الأسمنت ، فمصنع الحديد والصلب يتطلب نقل كميات هائلة من الحجر الجيرى وخام الحديد وفحم الكوك ، وربما خردة الحديد ، ولهذا يتطلب سهولة النقل بالسفن والقذارات والشاحنات ، الى جانب الاتوبيسات التى تنقل العمال الذين يبلغون عادة عدة الوف ، وهو بذلك يتطلب تسهيلات نقل تختلف كلية عما يحتاج اليه مصنع تعبئة المياه الغازية أو الخبز .

وثمة حد أقصى لما يمكن دفعه من أيجار قطعة أرض ليسغلها استخدام ما فى أحد الموضع ، وثمة سقف لهذا الحد الأقصى من الأيجارات ، يختلف من استخدام لآخر فى الموقع الواحد ، فربما تكون السكنى اعلى قيمة فى موقع ما ، بينما تكون تجارة القطاعى أكبر قيمة فى موقع آخر ، وكلما كان ثمة احتمال بزيادة الفائدة من الحصول على موقع معين لاستخدام ما ، كلما أدى ذلك الى رفع أيجار ذلك الموقع ، نهى منطقة سكنية هادئة تنخفض فيها كثافة المساكن والسكان ، قد لا يكون افتتاح دكان للبقالة أمرا اقتصاديا ، لأن عدد السكان لا يكون الحد الأدنى أو « العتبة »

التي تسمح بافتتاح دكان بقالة ، ولكن دكان البقالة يدفع ايجارا مرتفعاً في منطقة سكنية مزدحمة تمثل سوقاً استهلاكية كثيرة العملاء .

وليست القيم الايجارية ثابتة بمرور الزمن ، ولكن بصفة عامة ، فان الاستخدامات التجارية والأعمال ، تمثل قمة الايجارات في وسط المدينة ، وكثيراً ما يصبح من المستحيل وجود اراض خالية للبيع أو الايجار في وسط المدينة ، وقد اسنطاع وسط المدينة أن يحقق ميزة ارتفاع الايجار منذ فترة ما قبل ظهور السيارة - حتى في المدن الأمريكية - حين كانت وسائل النقل المائي والمسكك الحديدية هي أهم وسائل النقل في داخل المدن وخارجها ، ومنذ تلك الفترة تحددت كثير من ملامح أشكال استخدام الأراضي ، وكانت أهم ميزات وسط المدينة هي « سهولة الوصول » وكان للتنافس بين كل من الصناعة والتجارة أثره في ترتيب استخدام الأراضي بحكم استعدادها لدفع ايجارات أعلى ، أما المساكن فكانت تقنع باستخدام الأراضي الباقية ، وخاصة على الأطراف ، بحكم أن ايجارات المساكن اقل من ايجار المتاجر والمصانع ، لهذا تنافست الصناعة والتجارة على منطقة النواة (١) .

وعلى الرغم من أن القوانين والتشريعات قد تنظم القيمة الايجارية ، بل قد تحددها على مدى زمني طويل دون تغيير - وخاصة بالنسبة للمساكن كما هو الحال في مصر - فان قيمة الأراضي ترتفع بغض النظر عن ذلك ويظهر أثر ارتفاع قيمة الأراضي ، ثم ارتفاع القيمة الايجارية عند إعادة البناء ، كما أن الأعمال والأنشطة التجارية والصناعية كثيراً ما تسعى للحصول على المواقع الهامة ، باغراءات كبيرة للتهرب من التشريعات ، وعند دراسة أسعار الأراضي وأثرها على الاستخدامات في المدن لابد من ادخال هذا الأمر في الاعتبار .^{*} رتنبغى الإشارة هنا الى أن دراسة المدن في مجتمع ما ليست بمعزل عن الأيديولوجية أو المذهب السياسى والاقتصادى

(1) Abllr , Adams and Gould, Spatial Organization, the Geographer's View of the World, Prentice - Hall , Englewood Cliffs, 1971, pp. 345 - 356 .

للملكية الفردية ونظام اقتصادى حر تختلف الصورة كلية عن دول الاقتصاد المطبق فى المجتمع ، وأثر الحافز الفردى فى ذلك ، وحيث يوجد احترام الموجه او الدول الاشتراكية ، وعلى هذا فليس من المتصور ان تتطابق أنماط استخدام الاراضى المدنية فى أقطار مثل الولايات المتحدة وبريطانيا مع أقطار مثل الصين أو الاتحاد السوفيتى ، ولا بين هذه الأقطار وما يوجد فى المدن المصرية ، ومع ذلك فثمة قدر من أوجه الشبه فى كل المدن .

وفى نظرية النمو المركزى يأخذ تركيب المدينة شكل عدد من المناطق الحلقية حوال النواة ، ويتضح من دراسة تطور استخدام الاراضى فى المدن ، ان منطقة النواة كانت أرضا تتنافس فيها التجارة والصناعة والسكن معا ، الآن كل انسان كان يسعى الى عمله سيرا على الأقدام قبل استخدام العربات التى تجرها الدواب فى شوارع المدن ولكن بعد عام ١٨٩٠ تطورت وسائل النقل وادخلت عربات الترام الكهربائية فى المدن الأمريكية ثم المدن الأوروبية ، وبعد ذلك فى بعض دول آسيا وأفريقية واستمرت سيطرة الترام على شوارع المدن حتى العشرينات من القرن العشرين ، حين بدأت السيارة تظهر بانتظام فى شوارع المدن ، وخاصة فيما يتعلق برحلة العمل أو التسوق وأصبح بمقدور السكان أن يسكنوا فى الضواحي وعند أطراف المدن الخارجية ويقصدون وسط المدينة للعمل أو التسوق ، ثم يهربون من الازدحام والايجارات المرتفعة فى المنطقة المركزية الى مساكنهم البعيدة (١) وقد أدى ذلك التطور الى أن أصبحت الطرق الرئيسية التى تسلكها السيارات ، ثم وسائل النقل العام ، محاور يمتد حولها العمران وتنمو من حولها المدينة وهذا ما عرفناه فى نظرية النمو على طول قطاعات تخرج من وسط المدينة حتى انتهى الأمر باتصال بعض المراكز العمرانية ، أو اختيار بعض الوظائف وخاصة الصناعة والسكن لنويات جديدة نشأت بعيدا عن المدينة الأم ثم ما لبثت أن اتصلت بها فيما بعد .

ولكن صورة استخدام الاراضى فى كل المدن تقريبا ، تتقارب من حيث

(1) Ibid., pp. 357 - 358.

اشتداد الكثافة والتعقيد فى استخدامات المنطقة الوسطى حيث تصغر مساحات قطع الأراضى ويظهر التنافس على واجهات الشوارع ، وكلما بعدنا عن النواة ، تأخذ مساحات قطع الأراضى فى الزيادة، وتظهر مناطق متميزة لكل استخدام .

ويرى « هارلاندر بارثولوميو » أن أنماط استخدام الأراضى فى المدن تكون قسمة بين الأراضى المستخدمة أو المتطورة Developed والأراضى الخالية Vacant ، فالأراضى المتطورة هى التى تأخذ صفة مدنية ، سواء استخدمت استخداما خاصا أو عاما ، وسواء كانت مفتوحة كالحدايق والملاعب أو مقفلة كالمساكن والمنشآت الصناعية أو التجارية ، أما الأراضى الخالية فهى التى لا يشغلها استخدام مدنى فى الوقت الحاضر على الرغم من أنها قد تلعب دورا فى تطور المدينة ونموها فى المستقبل وعلى ذلك فإن الأراضى الزراعية التى تدخل فى زمام المدينة تعتبر أرضا خالية ، والمساحات المائية التى لا يشغلها استخدام مدنى لا تعد ضمن المساحة المتطورة ، ولكن إذا كانت تدخل فى استخدام مدنى ، كان تضمها حديقة أو منتزه ، فأنها تكون من المساحة المتطورة .

ويقسم « بارثولوميو » المنطقة المتطور فى المدينة الى قسمين ، تشغل أحدهما الاستخدامات الخاصة ، وتشغل ثانيهما الاستخدامات العامة ، ويكون تفصيل ذلك كما يلى :

١ - الاستخدامات العامة وتشغل :

- الشوارع .
- خطوط السكك الحديدية وملحقاتها .
- المنشآت العامة وشبه العامة .
- الحدائق والملاعب .

٢٠ - الاستخدامات الخاصة وتشمل :

- مساكن الأسرة الواحدة .
- مساكن الأسرتين .
- مساكن تتعدد بها الأسر .
- التجارة .
- الصناعة الخفيفة .
- الصناعة الثقيلة .

ويرى « بارثولوميو » أن كلا من الاستخدامين الخاص والعام يغطى حوالى نصف مساحة الأراضى المدنية ، ومن الأمور الهامة لديه أن تصنيفه للصناعات الخفيفة أو الثقيلة يخضع لاعتبارات مدنية وليست جغرافية ، فهو يرى أن الصناعة الثقيلة هى التى ينتج عنها تراب أو دخان أو روائح أو ضوضاء ، فإذا استحدثت وسائل لمنع حدوث ذلك فهى تعتبر صناعة خفيفة ، أما الصناعة الخفيفة فيدخل فيها التخزين والتعبئة (١) .

وبعد أن درس « بارثولوميو » حوالى مائة وحدة عمرانية حضرية أمريكية منها ٥٣ مدينة مركزية ومن بينها ٢٨ مدينة من فئة ٥٠٠٠٠ نسمة و ١٣ مدينة من فئة ٥٠٠٠٠ - ١٠٠٠٠٠ نسمة وسبع مدن من فئة ١٠٠٠٠٠ الى ٢٥٠٠٠٠ نسمة وخمس مدن فئة ٢٥٠٠٠٠ نسمة فأكثر ، ونوصل الى نسب عامة للاستخدامات الرئيسية للأراضى فى تلك المدن ، وهى التى يوضحها الجدول رقم (٥) .

(1) Bartholomew, Harland, The Land Use Survey, in Mayer and Kohn. eds., op. cit., pp. 267 - 268.

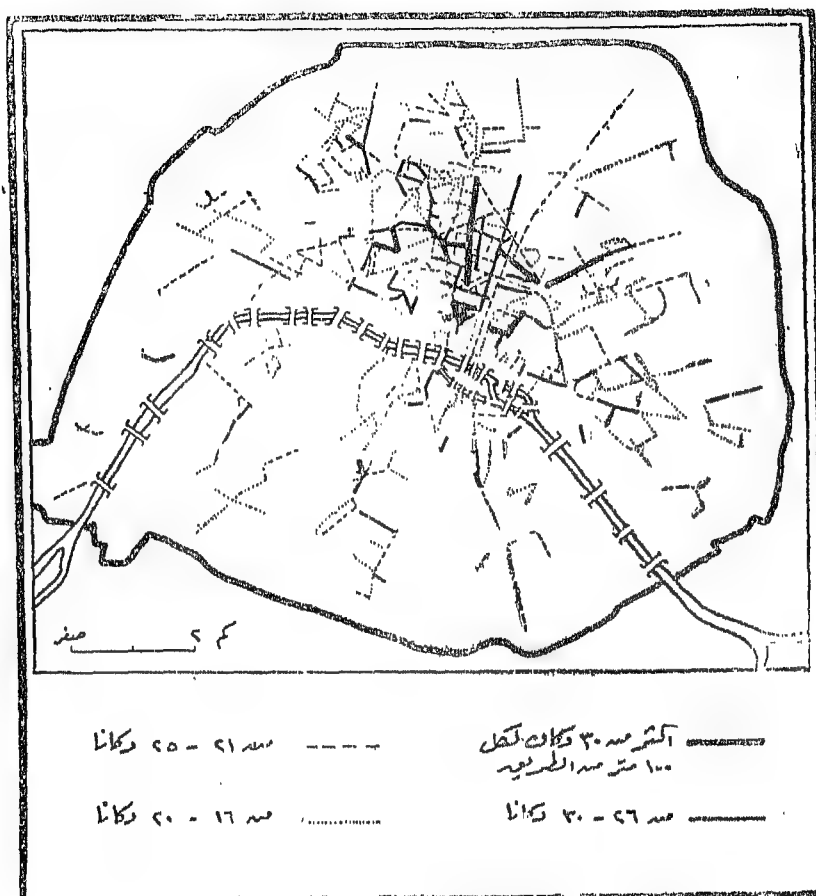
جدول رقم (٧) النسب المئوية لاستخدامات الأراضي في المدن الأمريكية

الاسـتخدام	% المتطورة من المنطقة	% للـكـليـة من المساحة
مساكن الاسرة الواحدة	٣١ر٨١	١٧ر٧٦
مساكن الاسرتين	٤ر٧٩	٢ر٦٨
مساكن متعددة الاسر	٣ر٠١	١ر٦٨
مناطق تجارية	٣ر٣٢	١ر٨٥
الصناعة الخفيفة	٢ر٨٤	١ر٥٩
الصناعة الثقيلة	٣ر٦٠	٢ر٠١
سكك حديدية وتوابعها	٤ر٨٦	٢ر٧١
متنزهات وملاعب	٤ر٧٤	٣ر٧٧
ملكية عامة أو شبه عامة	١٠ر٩٣	٦ر١١
شوارع	٢٨ر١٠	١٥ر٦٩
جملة المنطقة المتطورة	%١٠٠	٥٥ر٨٥
أرض فضاء ويدخل فيها الاراضى الزراعية		٣٠ر١٠
مناطق مائية		١٤ر٠٥
جملة المساحة		%١٠٠

وقد اعتمد بارثولوميو فى مسح استخدام الاراضى للمدن مجال الدراسة ، على استخدامات الدور الاراضى فقط ، نظرا لأن ادخال بقية

الأدوار يتطلب عمليات حسابية معقدة ، وقد توصل من دراساته الى
النتائج الآتية (١) :

١ - أن ما يخص الفرد من المساحة المتطورة يتناقص بزيادة حجم



التركيب السكاني، المدينة، بيروت

شكل رقم (٣٠)

(1) Murphy, R. E., op. cit., p. 195.

المدينة ، الى أن يحدث التوازن فى المسدن الكبيرة ، وأن جملة مساحة الأرض المستخدمة فى السكنى تتناسب مع مساحة المنطقة المتطورة فى المدينة ، وأن معدل الأراضى للسكان يتناسب عكسيا مع حجم المدينة .

٢ - أن نسبة استخدام الأراضى فى مساكن الأسرة الواحدة يميل الى الثبات بالنسبة للمنطقة المتطورة بغض النظر عن حجم المدينة .

٣ - يبدو أنه لا توجد سوى علاقة محدودة بين المساحة المخصصة لسكن الأسرتين فى مدينة ما ، والنسبة المئوية للمساحة المتطورة فيها ، ورغم أن مساكن الأسرتين ترتبط تقليديا بالمدن الكبيرة ، فإن المدن الصغيرة ، كثيرا ما تشهد تحويل مساكن الأسرة الواحدة لتصبح مساكن للأسرتين .

٤ - كلما كانت المدينة كبيرة ، كلما ارتفعت النسبة المخصصة لسكنى الأسرة المتعددة .

٥ - تتزايد النسبة المئوية المخصصة للتجارة والأعمال فى المنطقة المتطورة ، كلما ازداد حجم المدينة (انظر شكل رقم ٣٠ عن التركيب التجارى لمدينة باريس) .

٦ - فى المدن التى يزيد سكانها عن ٥٠٠٠٠ نسمة يوجد ارتباط بين نسبة الأرض المخصصة للصناعة الخفيفة وعدد السكان ، حيث ترتفع النسبة بزيادة السكان ، ولكن ذلك لا يلاحظ فى المدن الأصغر من ذلك .

٨ - توجد فى المدن الصغيرة نسبة أكبر من الأراضى الخالية عما يوجد عادة ، بينما تتناقص النسبة المخصصة للأغراض العامة وشبه العامة تبعا لحجم المدينة .

٧ - ترتفع المساحة المخصصة للملاعب والمتنزهات بزيادة حجم المدينة فى المدن الأكبر بصفة عامة .

ويرى « مورفى » انه على الرغم من أن بعض المدن الأمريكية تتنافس فى نسب استخدام الاراضى بها مع ما بجاء فى النتائج أعلاه ، الا أنها تمثل خلاصة وافية للمدن الأمريكية .

الفئات الرئيسية لاستخدام الاراضى فى المدن :

١ - الاستخدامات التجارية :

تمثل التجارة نشاطا رئيسيا فى كل المدن ، وعادة ما يدخل ضمن الاستخدامات التجارية كل ما يؤدى الى ربح مادي ، ولهذا تضم الاعمال Business الى التجارة ، وتقتنص الاستخدامات التجارية اطيب المواقع فى المدن ، وهى تلك المواقع التى نحقق أكبر قدر من سهولة الوصول اليها ، ولذلك لابد من أن تخدم الطرق الجيدة مناطق الاستخدامات التجارية ، ونظرا لأن المناطق التجارية نشأت فى المدن فى فترة تسبق ظهور السيارة فقد أدى استخدام السيارة على نطاق واسع الى مشكلات كثيرة تتعلق بامكان انتظار السيارات فى المناطق التجارية ، وخاصة المنطقة التجارية المركزية التى يطلق عليها قلب المدينة التجارى أو حى الاعمال المركزى Central Business District (CBD) . وعلى الرغم من أن حى الاعمال المركزى يكون عادة محدود المساحة ، الا أن تركيبه الداخلى يتباين كثيرا ، وفى وسطه توجد منطقة النواة التى تشتد فيها حركة المشاة ، وتبلغ فيه اسعار الاراضى أقصى ارتفاع فى المدينة كلها ، ويكون لواجهة أى دكان على شوارعه الرئيسية قيمة كبيرة فى اجتذاب المشتريين ولهذا يوجد به أعلى سعر للأراضى عند التقاطع أو النواصى Peak Land Value (P. L. V. I.) Intersection ثم توجد حلقة خارجية بها دكاكين أقل اجتذابا للزبائن ، وتنتشر فى الحى أو القلب كله مكاتب الأعمال التجارية والمالية والبنوك والمطاعم والفنادق وأماكن الترفيه وتجارة القطاعى .

وفى المدن الكبيرة فقط ، يمكن أن نجد درجة من التخصص فى المنطقة التجارية المركزية ، بحيث يمكن التفرقة بين وظيفة المال ووظيفة

تجارة للتجزئة ، ففي تلك المدن الكبرى يوجد حى متميز للمال تتجاور فيه المنشآت المالية من بنوك وأعمال صيرفة وبورصة الأوراق المالية ، ويشغل ذلك كله امتدادا متصلا فى اسواق المركزية (١) .

وقد نشأت فى المدن الأمريكية ، خاصة بعد الحرب العالمية الثانية ، ما يعرف بالاحياء أو المراكز التجارية المخططة ، أو مراكز التسوق المخططة Planned Shopping Centers . انى تحاول أن تتخلص من الازدحام النهائى الذى يوجد فى المنطقة التجارية المركزية ، ويمكن فى هذه المراكز المخططة أن يحقق العملاء كثيرا من حاجاتهم دون أن يسيروا مسافات طويلة ، هذا الى جانب التسهيلات الكبيرة فى وجود مواقف للسيارات . وكان من نتيجة ذلك أن اجتذبت هذه الاحياء التجارية الخارجية عددا كبيرا من العملاء الذين يتجنبون المركز التجارى فى قلب المدينة ، والذي يمثل وجود مكان لانتظار السيارات فيه مشكلة غالبا ، وقد أدى ذلك الى أن تدهورت قيمة بعض دكاكين المنطقة التجارية المركزية ، ومن ثم عمد بعضها الى التخصص فى سلع معينة لتتمكن من منافسة الدكاكين الأخرى فى المنطقة التجارية المركزية أو فى الاحياء التجارية الخارجية (٢) .

وترتبط الاحياء التجارية الخارجية عادة بأمكن التجمع لتغيير وسيلة النقل ، مثل محطات السكك الحديدية التى تربط الضواحي بالمدينة الوسطى ، أو محطات القطارات التى تسير تحت الأرض ، أو عند تقاطعات الشوارع الرئيسية التى تسلكها السيارات . وقد لاحظ « هومر هويت » أن هذه المراكز التجارية المخططة قد وصل عددها فى الفترة بين عامى ١٩٤٦ و ١٩٦٤ الى حوالى ٨٣٠٠ فى المدن الأمريكية ، وأن ثمة أنماطا كثيرة لمراكز التسوق المخططة هذه ، فما يوجد منها فى مركز المدينة تصل مساحته الى ما يتراوح بين ٥٠ الى ١٠٠ فدان ، بينما تتراوح مساحة

(1) Morrill, op cit., pp. 167 — 169 ; Ratcliff, op.¹cit., p. 410.

(2) Morrill, op. cit, pp. 168 - 169.

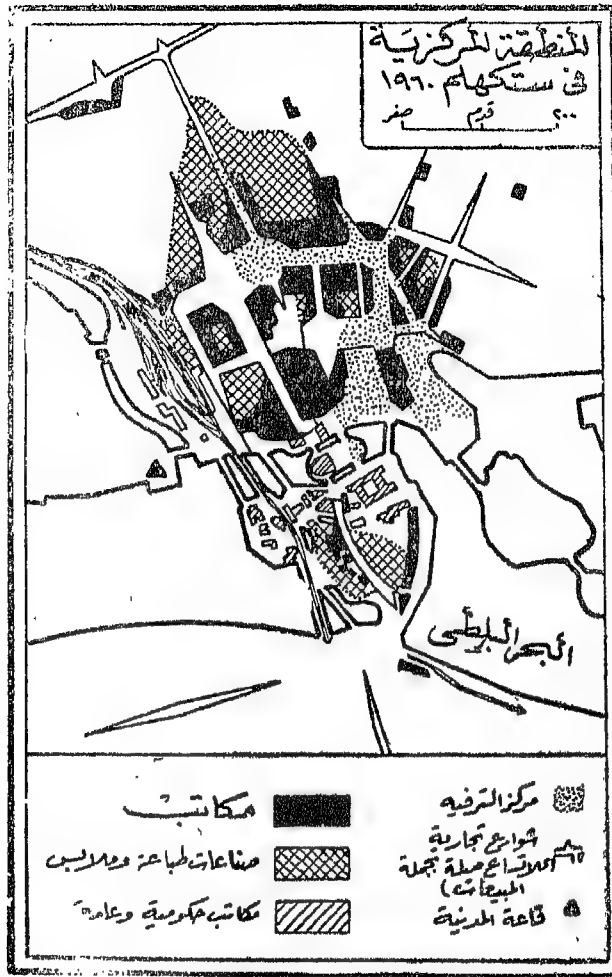
الواحد منها فى المراكز المحلية بالاحياء من ٢٠ - ٣٠ فدادا ، أما فى وحدات الجوار فمتوسط المساحة لمركز التسويق المخطط حوالى عشرة أفدنة . نم يشير « هويت » الى أن الاحتكار الذى مارسه حى الأعمال المركزى فى معظم المدن الأمريكية حنى العشرينات من هذا القرن قد خفت حدته ، حين شاركته فيه الاحياء التجارية الخارجية ، بل ان جملة مساحة الاحياء التجارية المخططة فى معظم المدن الأمريكية تزيد عن مساحة حى الأعمال المركزى (بمتوسطات ٥٢٥ فدان فى مقابل ٤٧٥ فدان) كما أن ثمة توسعا مطردا فى الاحياء التجارية المخططة ، على العكس من حى الأعمال المركزى الذى تكون مساحته ثابتة الى حد كبير (١) .

ويرى « راتكليف » أن من التصورات الشائعة ، رغم خطئها ، أن معظم تجارة التجزئة تحدث فى المنطقة التجارية المركزية ، فقد أجريت دراسات على كل من مدينة بالتيمور (فى عام ١٩٢٣) وفيلادلفيا (فى عام ١٩٣٥) تبين الأهمية النسبية للمنطقة التجارية المركزية ، ووجد بالنسبة لبالتيمور أن المنطقة المركزية للتسويق يوجد بها ٦١٪ من المتاجر وتسهم بنسبة ٢٨٪ من جملة تجارة التجزئة ، وأما فى فيلادلفيا فان النسب المماثلة هى على الترتيب ٩٢٪ و ٣٧٪ (٢) .

وتشير كثير من الدراسات عن المدن الأمريكية الى أن السيارة وما يرتبط بها من متطلبات الماكن الانتظار ، قد أدت الى هجرة بعض الأنشطة التجارية من المنطقة المركزية فى المدينة الى الخارج ، وخاصة بالنسبة للفنادق ، فقد كانت الفنادق الكبرى توجد تقليديا فى المنطقة التجارية

(1) Hoyt, Homer , Recent Distortions of the Classical Models of Urban Structure, in Larry S. Bourne , ed., Internal Structure of the City, Oxford University Press, New York. 1971, pp. 86 -87.

(2) Ratcliff, R. U., op. cit., p. 411.



شكل رقم (٣١)

المركزية أو بقربها ، ولكن ندرة الأراضي الفضاء ، والحاجة الى مساحات متزايدة من اماكن انتظار واسعة للسيارات ، قد أدت الى ظهور المونيلات وهى الفنادق المزودة بأماكن كافية لانتظار عدد كبير من السيارات ، وكلها توجد تقريبا فى الأحياء التجارية الخارجية ، أو على المشارف وعند مداخل الطرق الرئيسية للمدن . كما أن محطات الوقود وهى أيضا أحد الأنشطة

التجارية تتوزع عادة فى أحياء المدينة ، مع تركيز واضح فى اطراف المدن ، وعند نهاية الشوارع الرئيسية التى تسير فيها السيارات .

وقد لقى تحديد القلب التجارى أو منطقة التجارة المركزية كثيراً من الاهتمام لدى الجغرافيين نظراً لأهمية هذا القلب فى حياة سكان المدينة اليومية ، وخاصة من حيث الحركة والنشاط ، ولأنه هذا القلب على بقية صور استخدام الأراضى وأسعارها فى مختلف أجزاء المدينة ، ولما يتطلبه أى تعديل فى تخطيط القلب من أجل تسهيل الحركة فى المنطقة المركزية للمدينة من معرفة شاملة ودقيقة بتركيبة . وفى عام ١٩٥٤ ظهرت دراسة لكل من « مورفى وجيمس فانس الصنير » واعتمداً فى تحليل القلب والتوصل الى نتائج عامة على دراسة تمت فى تسع من المدن الأمريكية (١) .

وقد ظهر لمورفى كتاب عن ذلك فيما بعد ، ومن الضروري الاستعانة به فى أى دراسة لاحدى المدن ، وخاصة عند دراسة التركيب الداخلى والقلب التجارى ، والاستعانة بالأساليب التى اتبعها فى التحديد .

٢ - المناطق السكنية :

المدينة هى إحدى صور السكن البشرى ، وتشغل المناطق السكنية عادة مساحة كبيرة فى أية مدينة ، وكثيراً ما تمثل الوظيفة السكنية أكبر مساحة منفردة فى خريطة استخدام الأراضى فى المدن . ويمكن عادة تقسيم المناطق السكنية الى مستويات مختلفة ، أما وفقاً لطراز العمارة أو البناء ، أو للعمر المتوسط للمساكن ، أو حسب المستويات الاجتماعية والاقتصادية للسكان . وفى معظم الدراسات الأوروبية والأمريكية يتبع التقسيم اعتماداً على المقياس الأخير ، فتقسم المناطق السكنية الى مساكن الأسرة

(1) Murphy, R. E., and Vance, JR., Delimiting the CBD
Economic Geography, Vol, XXX, No . 3 (July 1945) pp. 189 —

الواحدة ، وهى عادة اما فيلات او مساكن فسيحة تحيط بها الحدائق الخاصة ، وترتبط بالمستوى الاجتماعى والاقتصادى المرتفع للسكان ، وتمتاز بانخفاض درجة التضاحم أو نسبة عدد السكان الى عدد الغرف وتكون نوعية المباني من حيث مادة البناء أو الهندسية الداخلية والمظهر الخارجى ممتازة ، وبصفة عامة فن هذه النوعية من المساكن لا توجد في مركز المدينة ، ولكنها تظهر بوضوح في الأجزاء الخارجية أو أطراف منطقة المبنية ، وهى ترتبط عموم بالضواحي السكنية .

اما مساكن الأسرتين فتمثل المنازل الصغيرة التى تشترك في المبنى الواحد منها أسرتان ، وهى اما فيلات كبيرة نسبيا او منازل مكونة من طابقين ، أو من طابق واحد يشغل مساحة كبيرة . وعادة ما تشترك هذه الفئة في كثير من خصائصها مع مساكن الأسرة الواحدة ، بل ان كثيرا من الدراسات تشير الى أن مسكن الأسرة الواحدة يتحول الى ممسكن للأسرتين بإضافة طابق آخر في كثير من الحالات .

والنمط الثالث هو مساكن الأسر المتعددة ، ويكون عادة على صورة عمارات سكنية كبيرة ، أو بيوت تضم أكثر من أسرتين ، وهذه الفئة تضم خليطا متنافرا من النوعيات سواء بالنسبة للهندسة المعمارية ومادة البناء أو للمستويات الاجتماعية والاقتصادية للسكان ، كما أنها توجد في كل اجزاء المدينة سواء في المنطقة الوسطى أو على الأطراف ، وفي حالة المدن البريطانية ، فان هذا النمط لم يكن شائعا بكثرة فيها ، لان السكان يفضلون المساكن الصغيرة التى لا تضم أسرا متعددة ، ولكن نسبة هذه المساكن ارتفعت في المدن البريطانية بعد الحرب العالمية الثانية .

وحين كانت المدن صغيرة ومحدودة المساحة ، وكان على الانسان أن يسير على قدميه بين المسكن والعمل أو الدكاكين ، كانت المناطق السكنية توجد قريبة من وسط المدينة ، ولكن نمو المدن المعاصرة ودخول السيارة أدى الى أن أصبحت المنطقة السكنية الوسطى في معظم المدن تضم المساكن المتدهورة Slum area التى يسكنها في العادة عمال من ذوى الدخل المنخفضة ، بينما أصبحت الضواحي السكنية تضم « الصفوة »

من سكان المدينة ، على الرغم من أن أسعار الأراضي في المناطق المتدهورة قد تبلغ أضعاف الأسعار في الضواحي ، ولكن تكلفة المواصلات هي عملية توازن بين الوقت الذي تستغرقه الرحلة والمال الذي يدفع نظير الرحلة فساكن المنطقة المتدهورة يستخدم وسائل النقل العام وهي رخيصة ماديا وان كانت تستغرق زمنا طويلا ، أما ساكن الضاحية فان لديه قليلا من الوقت الذي يضيعه في الانتقال ، وان كان على استعداد لدفع تكلفة مالية أكبر ، وهو يستخدم عادة وسائل انتقال خاصة أو شبه خاصة . والى جانب هذه الموازنة بين الوقت والنقد ، فانه يوجد عامل الرغبة الشخصية أو الاختيار البشري ، فبعض الأثرياء يفضلون السكن في قلب المدينة الصاخب ولا يحبون الضواحي الهادئة البعيدة عن أماكن الترفيه والتسلية، وهؤلاء هم الذين يسكنون العمارات الممتازة وحين تخلو أية قطعة أرض في وسط المدينة ، فان السعر المرتفع للأرض يحتم ارتفاع المبنى عليها في صورة عمارة شاهقة تحقق أفضل استثمار ، وقد تخصص الأدوار العليا للسكن الراقى ، وهكذا تكون مساكن الاغنياء موزعة بين وسط المدينة وضواحيها البعيدة ، أما الفقراء فان فرصتهم في الاختيار تكون محدودة (١) .

وفي المدن التي تتعدد بها السلالات ، قد توجد أحياء سلالية شبه مقفلة ، وعلى الرغم من أن « حارة اليهود » أو حي الملة في شمال افريقية ، تمثل إحدى الحارات التي تسكنها فئة تدين بدين معين ، إلا أن المصطلح الأجنبي Ghetto أصبح علما على أي حي تسكنه أقلية تختلف عرقيا أو دينيا عن سكان المدينة ، ومن أمثلة ذلك أحياء الزنوج في المدن الأمريكية ، وحين تكون المدينة محل الدراسة من تلك المدن التي تتعدد بها العناصر السكانية فان دراسة الأحياء السكنية لتلك العناصر تكتسب بعدا اجتماعيا هاما ، وتختلف مدينة تسكنها أقلية مستعمرة مستتلية اختلافا كليا من مدينة أخرى تسكنها أقلية مغلوقة على أمرها .

(1) Abler , Adams and Gould, op, cit, pp. 359 - 361.

وقد أجريت دراسة شملت ١٦ مدينة أمريكية ، اتضح منها أن نسبة ٨٠٪ من الأراضي التي يستغلها الأفراد مشغولة باستخدامات سكنية ، وكانت نسبة توزيع فئات المساكن في هذه المدن التي يقل سكان الواحدة منها عن ٢٠٠٠٠٠ نسمة هي كالتالى :

(أ) مساكن الأسرة الواحدة تشغل ٧٤٫١٪ من الأرض المخصصة للسكن .

(ب) مساكن الأسرتين تشغل ٢٢٫٨٪ من مساحة السكن .

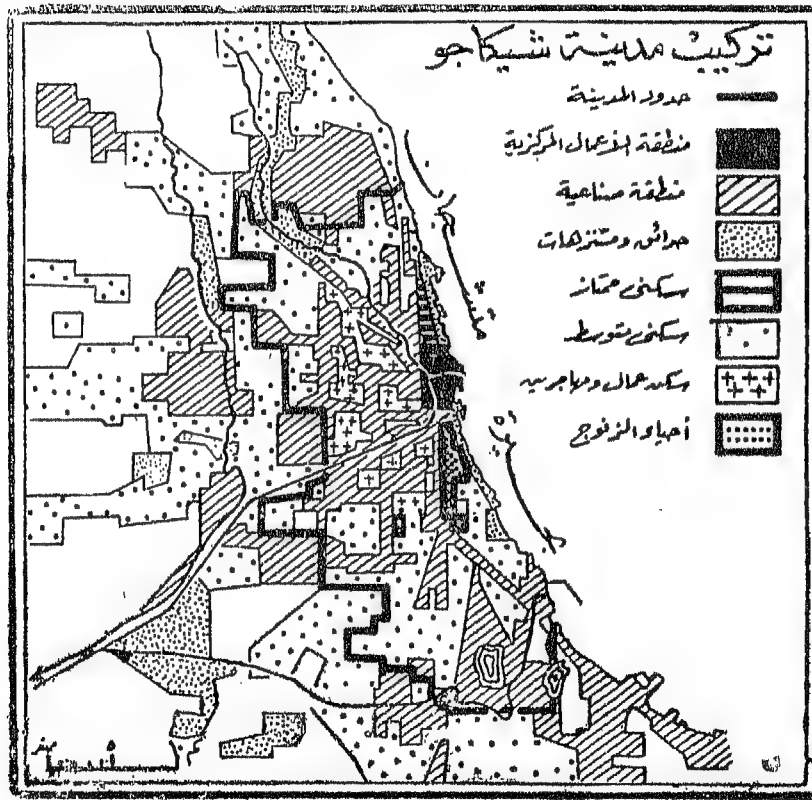
(ج) العمارات السكنية للأسر المتعددة تشغل ٢٣٫٢٪ من مساحة السكن .

وفى تعداد الاسكان عام ١٩٤٠ بالولايات المتحدة ظهر أن ٨٠٪ من مساكن المدن كانت مخصصة لسكنى الأسرة الواحدة فى مقابل ١١٪ للأسرتين و ٥٪ للمساكن التى تعيش فيها ثلاثة أسر فأكثر (١) .

وفى تعداد الاسكان عام ١٩٤٠ بالولايات المتحدة ظهر أن ٨٠٪ من القيمة الايجارية اما للوحدة السكنية (الغرفة) أو للمتر المربع ، ولكن ذلك الأساس قد يكون مقبولا فى المجتمعات التى ترتبط فيها القيمة الايجارية للمساكن بكل من النوعية والقدرة الشرائية المتغيرة للعملة ، أى تلك المجتمعات التى يكون الايجار فيها رهنا بالعرض والطلب ، ومن ثمة يكون عرضة للارتفاع أو الانخفاض ، أما حيث تكون القيمة الايجارية ثابتة أو محددة بقانون ، فان دلالة القيمة الايجارية تكون محدودة لأنها تكون مرتبطة بتاريخ الايجار ، وفى مدينة القاهرة توجد كثير من المساكن ذات القيمة الايجارية المنخفضة فى الزمالك وفى جاردن سيتى ، نظرا لان بعضها مستأجر منذ الحرب العالمية الثانية ، بذلك لا يتناسب ايجارها مطلقا مع أسعار الأراضي ، خاصة اذا قورنت هذه القيمة الايجارية بما يدفع فى مسكن حديث البناء فى شبرا أو روض الفرج أو أى حى شعبى آخر ، وهنا يكون لتاريخ البناء والايجار وقانون الايجار

(1) Rateliff, R. U., op . cit., p. 416.

المطبق ، آثار هامة سواء في مساكن الحى الواحد أو عند المقارنة بين الاحياء ولذلك فان دراسة مستويات الايجارات في مثل هذه الحالة يجب أن تعتمد على الايجارات الاحتمالية التى تفترض عرض المسكن للايجار فى تلك المواقع الممتازة ، كما لو لم تكن ثمة قيود على القيمة الايجارية ، ويمكن الاهتداء بايجارات المساكن الجديدة التى قد تقام فى تلك المواقع ، ولابد من الاشارة الى أن السعر الفعلى للأراضى قد يكون أكثر واقعية من القيمة التقديرية للايجار فى تلك الأحوال .



شكل رقم (٣٢)

وقد أشرنا من قبل الى نطاقات مدن الأكواخ وعلب الصفيح والأخشاب أو مدن البؤساء Shanty Towns وهى توجد فى نطاقات حول المدن فى الدول النامية ، وفى بعض الأحيان قد تشغل هذه النوعية نطاقا فى قلب

المدن وليس من حولها فقط ، وفي دراسة أى مدينة تضم هذه الفئة من المساكن ، يجب تحديد موقعها بدقة ومعرفة اتجاهات نموها واسباب نشأتها حول تلك المدينة ، وهل يمثل سكانها مهاجرين من الريف المحلى أم انهم مهاجرون من اقطار خارجية (كما هو الحال فى السودان والسعودية مثلا) لان كل ذلك يفيد فى عمليات تخطيط الاسكان .

١٣ - مناطق الصناعة :

لا شك فى أن الانتاج الصناعى على نطاق واسع ، قد أدى الى نمو هائل فى المدن ، ولا نكاد نجد اليوم مدينة لا تشكل الصناعة حصة رئيسية فى تكوينها ، وعلى الرغم من الفروق الواسعة فى مكانة الصناعة فى اقتصاديات كل من الأقطار المتطورة والدول النامية ، فان المدن فى اقطار الدنيا كلها هى من المحلات التى تتركز فيها الصناعة ، وبقدر أسهام الصناعة فى اقتصاديات الدول نجد نمو العمران المدنى ، فكلما ارتفع نصيب الصناعة فى احدى الدول كلما ارتفعت نسبة سكان المدن وازداد عدد المدن .

وكان الحرفيون فى الماضى - أى قبل انتشار الصناعة الواسعة - يسكنون أحياء خاصة بهم ، ولا تزال أسماء بعض هذه الأحياء فى كثير من المدن شاهدا على الماضى ، عندما كان المسكن والمصنع شيئا واحدا ، ولكن عندما حلت الآلة مكان الصانع ، وأصبح الانتاج النمطى الواسع هو القاعدة ، ضاقت المصانع المنزلية الصغيرة ، وأصبح من الضرورى قيام الصناعة فى مصانع تشغل مساحات واسعة من الارض ، وعلى الرغم من أن بعض المصانع لا تزال فى كثير من مدن اليوم قائمة وسط الكتلة السكنية ، وفى مواقع أقرب الى التوسط ، فان نوعية خاصة من المصانع كان من الضرورى لها أن تكون بعيدا عن المناطق السكنية ، ومن أمثلة المصانع الاولى تلك التى تنتج الاطعمة والمواد الغذائية والمشروبات ، بينما توجد معامل تكرير البترول ومصانع الحديد والصلب أو الصناعات الثقيلة وصناعات صهر المعادن فى ضواحي خاصة بها أو على أطراف الكتلة السكنية .

ودور الجغرافى الكبير فيما يتعلق بتحليل المواقع التى تحتلها المناطق

الصناعية ، وخاصة الصناعات التى يتخلف عنها اتربة وادخنة أو ضوضاء شديدة ، وأحيانا بعض المخلفات الضارة بالصحة أو السامة . وقد ارتفعت فى الأعوام الأخيرة آراء كثيرة تنادى بالحد من الصناعة لما تسببه من تلوث البيئة Pollution ، واهتم علماء البيئة فى كثير من الدول الصناعية بتلوث الهواء وتلوث موارد المياه ، مما يمكن أن يؤثر على الصحة العامة وعلى حياة بعض الكائنات البحرية المفيدة ، وخاصة الأسماك التى تتأثر بما يلقى فى الأنهار التى تقع عليها مدن صناعية تلقى فى الأنهار بمواد كيميائية ومخلفات صناعية ، وينبغى دراسة مواقع تلك المناطق الصناعية وعلاقتها باتجاهات الرياح ، وكلما كانت فى منصرف الرياح كان موقعها أكثر مناسبة ، ولكن كثيرا ما تقام المصانع التى تتخلف عنها تلك الآثار دون اعتبار لاتجاهات الرياح ، وبذلك توضع فى الموقع الخطأ ، وقد لوحظ فى مدينة جدة مثلا أن مصنع الأسمنت الذى يوجد فى شمال المدينة ، قد أقيمت الى الشرق منه مدينة سكنية للعمال ، دون اعتبار للرياح الغربية السائدة التى تلقى بالأتربة والدخان الذى يخلفه المصنع على مدينة العمال السكنية ، كما أن الرياح الشمالية تلقى بعضها على مدينة جدة ، على الرغم من أن نمو جدة فى اتجاه الشمال أمر ملحوظ ، وعلى العكس من ذلك فإن منطقة بترومين الصناعية فى جنوب غرب جدة فى موقع مناسب من حيث اتجاهات الرياح والمحاور الرئيسية لنمو المدينة (١) .

ويلاحظ أن « بارثولوميو » يدخل فى الصناعة الثقيلة كل الأنشطة التى يرى أنها تمثل جيرة مكروهة Bad neighbors حتى ولو كان إنتاجها يدخل فى الصناعة الخفيفة اصطلاحا ، ويقصد بالجيرة المكروهة تلك الأنشطة الصناعية التى نبعث بالروائح والأدخنة الكريهة أو المقلقة للراحة بما تسببه من ضوضاء ، بحيث لا تستحب مجاورتها لبقية صور الاستخدام الأخرى (٢) .

(١) أحمد على اسماعيل ، مدينة جدة ، المصدر السابق ،

ص ١٩٢ - ١٩٣ .

(2) Murphy, R. El., op . cit., p. 192.

وقد لوحظ أن مصانع الطوب الأحمر « القمائن » و « المجاير » التي يحرق فيها الحجر الجيري للحصول على الجير الحى توجد فى مدينة أسيوط الى الغرب من الكتلة السكنية ، حيث تتوفر المواد الخام اللازمة للصناعتين ، ولكن موقعها غير مناسب نظرا لأن الفاصل بين هذه المصانع والكتلة السكنية محدود ، وتشكل الرياح الغربية نسبة ٣٦% من الرياح التى تهب على المدينة ، ولهذا فان « غرب البلد » الذى يقع فى منصرف تلك الرياح يعانى من سوء اختيار مواقع تلك الصناعات لما تزود به الرياح من دخان واثربة وروائح كريهة ، ولو أبعدت تلك المصانع عن الكتلة السكنية بمسافة أكبر لكان ذلك أفضل (٣) .

أما فيما يختص بالعلاقة بين مناطق الصناعة وأسعار الأراضي ، فانه يلاحظ عامة ان مواقع الصناعة كلما كانت بعيدة عن قلب المدينة ، كلما أدى ذلك الى سهولة الحصول على أرض رخيصة للتوسع فيها ، وهنا ينبغى دراسة اثر ذلك التوسع فى المناطق الصناعية على حساب الأراضي الزراعية ، وقد لا يمثل ذلك مشكلة فى بعض الأقطار ، ولكن فى مصر حيث الرقعة الزراعية محدودة ، فان التوسع فى المصانع على حساب الأراضي الزراعية يمثل مشكلة ، وخاصة على أطراف السهل الفيضى حيث يتجاور الرمل والطين كما فى القاهرة والاسكندرية ، ولعل المصانع وحدها لا تسبب اقتطاع أجزاء كبيرة من الارض الزراعية ، لكن أصداء الصناعة متمثلة فى مساكن العمال والخدمات المكملة للمناطق الصناعية تؤدي الى اقتطاع أجزاء كبيرة من الأراضي الزراعية فى الوقت الذى يمكن فيه إقامة هذه المصانع على مساحات أوسع فوق الأراضي الصحراوية المجاورة ، وهذا ما اتجه اليه الأمر أخيرا فى صناعات الأسمنت والسيارات فى حلوان ووادى حوف .

وتشكل مناطق التخزين والسُّون فى كثير من الأحيان نشاطا مكمل للصناعة ، حيث أن الصناعة يلزمها عادة مواد خام بكميات تكفى لاستمرار

(٣) أحمد على اسماعيل ، مدينة أسيوط . ص ٢١٧ .

عملية الانتاج دون تهديد بالتوقف ، ولذلك كثيرا ما توجد مخازن واسعة ملحقة بالمصانع تشون فيها المواد الخام ، والى جانب ذلك قد توجد مخازن للسلع المنتجة بعد اتمام صناعتها وقبل نقلها الى مراكز التوزيع ، وهذا يتطلب سعة اضافية بالنسبة للمناطق الصناعية وعلى الرغم من أن الأنشطة التجارية تستخدم هى الأخرى بعض المخازن ، إلا أن مخازن المتاجر تمثل فى كثير من الأحوال سلعاً مصنوعة ، وعلى أى حال فإن كثيرا من التصنيفات تضع المحازن مع المصانع فى فئة واحدة من فئات استخدام الأراضي اذا لم تخصص لها فئة منفصلة .

٤ - الاستخدامات الأخرى :

يدخل فى هذه الاستخدامات بقية الاستخدامات التى تقسم أرض المدينة ، الى جانب الاستخدامات الثلاثة الأساسية التى سبقنا الإشارة إليها . وتخضع حصة الاستخدامات الأخرى فى المدينة لكثير من التغيرات التى تعكس طابع المدينة وشخصيتها ، وبصفة عامة فإن الفئات التالية تمثل أهم الاستخدامات الأخرى التى توجد فى المدن عادة .

(١) الخدمات : تدخل فيها الخدمات التعليمية من مدارس ومنشآت تهدف الى التعليم ، كمراكز البحوث العلمية والجامعات ، وقد تدخل فيها الخدمات الثقافية والدينية من جمعيات ونوادى وهيئات تهتم بتلك الأنشطة ، وقد تدخل المسارح والمكتبات العامة ودور العبادة فى هذه الفئة ، ويمكن أن تشمل الخدمات الترفيهية مثل دور السينما والحدائق ونوادى الألعاب الرياضية . وقد تشمل الخدمات الاجتماعية والصحية مثل دور الرعاية الاجتماعية ودور الحضانة والمستشفيات والمستوصفات ولكنها لا تشمل عادة عيادات الأطباء التى تدخل فى النشاط التجارى والأعمال .

ويمكن أن نجد ترتيباً هرمياً (هيراركية) فى بعض هذه الأنشطة من حيث مستواها فى المدينة أو الأحياء فالمدارس الابتدائية تكون أكثر شيوعاً وانتشاراً بينما تكون معاهد التعليم العالى والجامعات من مرتبة

أعلى وظليفا وتمتاز بالمركزية دون الانتشار وكذلك الأمر بالنسبة للمستشفيات والمستوصفات ، حيث تنبغى التفرقة بين ما يخدم المدينة كلها وما يخدم الاحياء ، فبعض المستشفيات المركزية من مرتبة عالية تشبه مرتبة الجامعات بالنسبة للتعليم ، وتتعدى خدماتها المدينة الى اقليم خارجى اكبر امتدادا ، وتمثل بعض المستشفيات المتخصصة فى امراض معدية نمطا ينبغى أن يحدد موقعه بدقة وخاصة تلك التى تنتقل عدواها بالهواء فهذه يجب أن تكون بعيدة عن المدينة ، وبصفة عامة فإن المستشفيات التى تعالج الأمراض البسيطة يفضل أن تكون موزعة فى المدينة بينما المستشفيات الكبيرة ينبغى أن تكون بعيدة عن مناطق الصناعة والضوضاء وتقع فى الاحياء الهادئة ، وبخاصة تلك التى تعالج الامراض النفسية ودور النقاهة ، وعلى ذلك فإن على الجغرافى أن ينتقد المواقع غير المناسبة لهذه المستشفيات اذا كانت كذلك .

ومن الضرورى أن تكون الحدائق العامة والمتنزهات موزعة على الاحياء بعدالة تتناسب مع كثافة السكان ، ومع وجود منطقة رئيسية للنزهة تكون كحديقة مركزية للمدينة ، ولكن الأشجار الخضراء تكسر من حدة المباني والهياكل الخرسانية والشوارع المرصوفة أو المتربة ، وتوجد احساسا بالراحة لدى ساكنى المدينة الذين يفتقدون جو الريف المكشوف وهواءه النقى ، وفى بعض المدن ، توجد حدائق خاصة للأطفال يجدون فيها وسائل ترفيه تجعل صحتهم النفسية أفضل . هذا وقد افرح المؤتمر الدولى لتخطيط المدن الذى عقد عام ١٩٢٨ بمدينة باريس أن تخصص ١٠٪ من مساحة أى مدينة للحدائق (١) .

(ب) النقل والمواصلات : وهى تشمل مواقف سيارات النقل الداخلية للمدينة أو تلك التى تربط المدينة بالاقليم ، كما تضم خطوط السكك الحديدية والمحطات ، سواء بالنسبة للقطارات التى تسير على السطح أو تلك التى تسير تحت السطح (مترو الانفاق) التى توجد فى كثير من مدن العالم الكبرى ، كما تضم ايضا المطارات ونهايات خطوط شركات

(١) محمد صبحى عبد الحكيم ، المرجع السابق ، ص ٣٢٠ .

الطيران . وفى حالة الموانى ، فان مناطق النقل والمواصلات قد تشغل مساحات كبيرة تتناسب مع أهمية الميناء ودوره فى التجارة محليا وعالميا ، وبعض المدن التى تقع على الأنهار تفيد كثيرا من مواقعها النهرية فى استخدام الانهار كوسيلة للنقل المائى الرخيص ، سواء للسلع أو الركاب ، وتوجد مرافىء وأرصفت تخدم ذلك ، ومن أبرز الامثلة على ذلك ما يوجد على نهر الراين فى كل من ألمانيا وهولندا ، وفى مدينة القاهرة يستخدم نهر النيل فى نقل السلع الثقيلة بنسبة أكبر كثيرا من استخدامه فى النقل النهري للركاب .

وفى كثير من المدن لا تزال توجد خطوط للترام تخدم النقل الداخلى ، وإذا كان الترام قد اختفى من مدينة لندن وحلت محله خطوط مترو الانفاق السريعة التى تنقل ملايين الركاب يوميا ، وتنتشر محطاته فى كل مكان من المدينة ، فان بعض العواصم والمدن الأوروبية الكبيرة لا تزال توجد بها خطوط للترام مثل بروكسل ولاهاى . كما ان خطوط الترام بالقاهرة والاسكندرية تسهم فى نقل اعداد كبيرة من الركاب كل يوم .

وتمثل مكاتب البريد والتلغراف والتليفون (البرق والهاتف) صورا اخرى لاستخدام المواصلات وهى تشغل نسبة من أرض اية مدينة ، وكثيرا ما يكون توزيعها المتعادل على كافة أنحاء المدينة عنصرا هاما لتأدية خدمة أفضل .

وقد تغلبت بعض المدن على مشكلة عدم وفرة الأماكن المخصصة لانتظار السيارات فأقامت مرائب (جراجات) متعددة الطوابق ، وفى مدينة لندن يوجد كثير من هذه المرائب وخاصة عند مطار هيثرو ، كما توجد فى كل المدن الامريكية تقريبا . وقد عرفت القاهرة أخيرا .

(ج) الحكم والادارة : تمثل المدن عادة مقارا لوححدات الادارة والحكم المحلى وكثيرا ما توجد مؤسسات الحكم المحلى وادارات الحكومة فى مواقع متعددة من المدن ، ويمكن أحيانا أن تضم بعض خدمات العدالة والأمن مثل دور القضاء - المحاكم - واقسام الشرطة الى هذه الوظيفة الرئيسية من وظائف المدن .

(د) المناطق العسكرية : وهى المعسكرات والمطارات الحربية ، ولكنها قد تضم بعض مناطق الصناعات الحربية ، وتشمل أيضا مخازن الامداد والتموين والأسلحة والذخيرة ومقر القيادات العسكرية ، وبالنسبة للموانى الحربية تشغل المناطق العسكرية مساحات كبيرة لخدمة الاساطيل . وفى معظم الأحوال ، فان هذه المناطق العسكرية تكون مناطق محظورة ويوجد الباحث مشكلات كثيرة فى دراستها ، وخاصة بالنسبة للتصوير ومحاولة رفع البيانات على الخريطة .

(هـ) المدافن : لا تكاد تخلو مدينة من المقابر ، وفى كثير من الاحيان قد توجد فى وسط الكتلة السكنية ، نتيجة لعوامل تتعلق بالنمو العمرانى ، وفى حالة تعدد المذاهب والأديان ، واحيانا السلالات ، قد توجد مدافن مستقلة لكل جماعة دينية وكلما كانت المدافن بعيدة عن مناطق العمران ، وخاصة الاحياء السكنية ، كلما كان ذلك افضل من وجهة النظر التخطيطية والصحية .

(و) الاراضى الخالية : وهى تمثل احتياطى النمو المستقبلى للمدينة ، وقد توجد متناثرة فى أجزاء الكتلة السكنية بعض الاراضى الخالية ، ولكن بصفة عامة ، توجد الاراضى الخالية عند نهايات الكتلة السكنية وتفصل بينها وبين الضواحي التابعة للمدينة المركزية ، وقد تكون هذه الاراضى الخالية أرضا زراعية ، وكثيرا ما تشغلها مزارع الورد والزهور ، ولكن فى احيان أخرى قد تكون مزروعة بالمحصولات التقليدية كما فى الاراضى الزراعية على جانبى طريق الأهرام فبعضها يزرع بالأزهار والخضروات ، ولكن بعضها بمحصولات الحقل ، والى جانب ذلك قد تترك بعض الاراضى خالية تماما فى انتظار استثمارها وتحويلها الى اى استخدام من الاستخدامات المدنية .

(ز) المناطق المكشوفة : وهى تضم المناطق الخضراء من حدائق ومنزهات ، وهى تمثل رئات ومتنفسا لسكان المدينة ، كما تضم الملاعب الخاصة بالأندية والمدارس ، وبقيع الاراضى المكشوفة من ميادين واسعة واماكن انتظار للسيارات Car Parks . وفى زمام بعض المدن قد توجد

غابات أو مناطق أحراج وأحيانا تدخل فيه بعض المساحات من الأراضى
الزراعية التى يمكن اعتبارها أرضا مكشوفة فى المدن .

ومن المعالم الهامة فى بعض المدن حدائقها ومنزهاتها العامة
المفتوحة ، مثل حدائق هايد بارك وسانت جيمس والنباتات فى لندن ،
هذا الى جانب حديقة أو غابة بولونيا الواسعة فى غرب باريس .
أما مدينة القاهرة فقد كانت بها فى الماضى حدائق صغيرة تتوسط كتلتها
السكنية مثل حديقة الأزبكية ، ولكن مساحتها تقلصت للغاية ، كما أن
الحديقة اليابانية فى حلوان تحتاج الى كثير من العناية ، وبصفة عامة
تفتقر القاهرة الى المساحات الخضراء أو المكشوفة مما جعل كورنيش النيل
يصبح متنفسا شعبيا ، أما الحدائق العامة التى يدفع لها رسم دخول مثل
حدائق الحيوان والأسماك وأحياء حديقة الأورمان فهى أيضا ليست ذات
مساحات كبيرة ، وفى الاسكندرية توجد حدائق النزهة وأنطونيادس
والشلالات وهى تغطى مساحات محدودة ، وإن كان البحر يقدم أفقا
مفتوحا وهواء متجددا . أما عواصم المحافظات المصرية والمدن الصغيرة
فهى محرومة من أى مساحات خضراء أو مناطق مكشوفة ذات شأن .

الفصل العاشر

سكان المدينة

المدينة لا تعنى المباني المرتفعة والمربعات السكنية النى تفصلها الشوارع والميادين فحسب كما أن المدينة ليست هى المنطقة المبنية التى تشغل حيزا كبيرا يظهر على الخرائط فى صورة بقعة أكبر من أى قرية ، وهى أيضا ليست بناء ماديا من الحجر والقرميد وكتل الأعمدة الحرسانية ، وليست غاية دراسة المدينة هى التوصل الى تشريح تركيبها المادى أو الوظيفة فى صورة مساكن ومصانع وشوارع وحدائق ، لأن المدينة قبل ذلك كله وبعده هى سكن للإنسان ، وصورة لاستقراره وتنظيمه للمكان ، وكثيرا ما يكون التفاضل بين المدن خاضعا لمقياس يتصل بعدد السكان أو ما يعبر عنه بالحجم ، وعلى الرغم من أن أحجام المدن أكثر صلاحية للمقارنات المحلية بين المدن ، حيث يكون الحجم غالبا انعكاسا للأهمية ، الا أننا كثيرا ما نعتمد على هذا الأساس فى المقارنات الدولية بين المدن لعدم وجود أساس آخر أكثر دلالة وموضوعية .

وقد سبقت الإشارة الى اختلاف حدود المدينة أحيانا ، وانر ذلك فى العدد المطلق للسكان وكثافتهم ، وهو أمر ينبغى مراعاته عند اجراء أى دراسات مقارنة حيث أن تلك الدراسات تفقد كثيرا من قيمتها اذا لم تكن تعتمد على أسس موحدة من حيث مفهوم حدود المدينة . وينضح اثر ذلك على نحو خاص حين تختلط فى أطراف المدينة بعض الضواحي الصناعية بمحلات ريفية زراعية ، نظرا لوجود فروق واضحة بين المدن والريف من حيث الخصائص السكانية .

ويلاحظ أن دراسة سكان المدن يمكن أن تعالج على مستويين ، أولهما يتناول دراسة الخصائص العامة لسكان المدن ، مع مقارنة تلك الخصائص بسكان الريف مثلا ، وقد تكون هذ الدراسة لسكان المدن فى اقليم ما ، أو فى احدى الدول ، ويكون الاهتمام هنا موجها الى الفروق الاقليمية ،

سواء فى النمو أو الكثافة أو خصائص تركيب السكان وتكوينهم :
وأما المستوى الثانى ، وهو يهمننا بدرجة أكبر فى الدراسات المنفردة للمدن ،
وفيه ندرس سكان المدينة دراسة مفصلة على أساس الأحياء أو الوحدات
الإدارية المكونة للمدينة .

وثمة عدد من الخصائص السكانية التى قد نهتم بها فى دراسة إحدى
المدن ، ولا نهتم بها فى دراسة سكان مدينة أخرى ، فمثلا دراسة التركيب
العرقى للسكان ، قد لا يكون لها مكان فى مدينة متجانسة سلاليا ولا توجد
بها تفرقة بين السكان على أساس عرقى ، فى حين قد تكون دراسة العناصر
العرقية للسكان أمرا له أهميته ودلالته فى مدينة أمريكية أو إحدى مدن
جمهورية جنوب إفريقية . وكذلك الحال بالنسبة لدراسة التركيب الدينى
للسكان ، حيث قد يكون عنصرا بالغ الأهمية فى حالة المدن التى ينعكس
فيها أثر تعدد الأديان وأحيانا المذاهب الدينية ، على حياة سكان المدينة ،
بحيث يصعب فهم كثير من الجوانب الجغرافية والاقتصادية للسكان دون
معرفة مفصلة بالتركيب الدينى أو المذهبى للسكان ، ويتضح ذلك فى مدينة
مثل بلفاست بأيرلندا الشمالية ، أو مدينة بيروت أو القدس ، ولكن التجانس
الدينى التام فى مدينة مثل مكة المكرمة أو المدينة المنورة يؤدى الى عدم
وجود أى تفصيلات أو انعكاسات للتركيب الدينى للسكان ، على الرغم
من أن الوظيفة الدينية هى مبرر الوجود ومحور الحياة والحركة فى
هذه المدن .

وفيما يلى دراسة لبعض عناصر الدراسة السكانية فى المدن :
أولا : نمو السكان :

ثمة طرق متعددة لدراسة نمو السكان ، ولكن وفرة البيانات ومدى
تفصيلها هى التى تمكن من تطبيق الطرق الرياضية المتقدمة بقدر كبير من
الثقة ، وأهم البيانات التى ينبغى توفيرها ، كل من المواليد والوفيات ،
حتى يمكن دراسة الزيادة الطبيعية فى المدينة ، وتقدير ما تسهم به فى
الزيادة الكلية للسكان ، وفى بعض الأحيان يأخذ الباحث فى اعتباره أن
بعض المدن توجد بها مستشفيات كبيرة للولادة ، مما يعنى أنه تسجل بها

مواليد أكثر من النسبة الحقيقية لعدد النساء فى تلك المدن ، نظرا لأن بعض الأمهات يفدن من خارج حدود تلك المدن للولادة فى مستشفياتها ، ثم يعدن الى محال اقامتهن المعتادة ، ومن شأن ذلك أن يرفع الأعداد المطلقة ومعدلات المواليد فى تلك المدن (١) .

ومن أجل المقارنة بين مختلف الوحدات الادارية فى المدينة الواحدة ، أو بين المدن وبعضها البعض ، فى معدلات المواليد والوفيات والزيادة الطبيعية ، فإنه لابد من توفر البيانات الاحصائية على مستوى الحدود الادارية ، ولكن ذلك قد يكون متعذرا فى بعض الحالات ، بل ان الحدود الادارية لبعض المدن المصرية تختلف عن الحدود الصحية لهذه المدن ، مما أدى الى أن بعض التعدادات (١٩٣٧ ، ١٩٤٧) نشرت ملاحق احصائية عن سكان البلاد المتغيرة وحدة صحية من حيث قيد المواليد والوفيات ليتسنى للباحثين المقارنة بين أرقام التعداد وبين الاحصاءات الحيوية .

ومن الأساليب الاحصائية المتبعة فى دراسة السكان فى المدن ، سواء من حيث النمو السكانى أو الخصائص السكانية المختلفة ، أسلوب العينات ، وكثيرا ما تفيد هذه العينات فى دراسة الهجرات الداخلية الى المدن وذلك بسؤال الأفراد عن محل اقامتهم فى تاريخ سابق مثل خمسة أعوام ، والأسلوب العينة قيمته الكبيرة فى دراسة الهجرة الى المدن نظرا لأن بيانات التعداد قد لا تمكن من دراسة الهجرة بالتفصيل ، بل أن بعض الدول لم تجر بها تعدادات بعد ، أو أجريت بها تعدادات محدودة القيمة فيما يتعلق بدراسة الهجرة الداخلية أو الخارجية .

وكثيرا ما يجأ الباحثون فى الدراسات المنفردة للمدن الى كل من الاحصاءات الحيوية ، والتعدادات لدراسة الهجرة ، حيث تشمل الزيادة

(1) Benjamin, Bernard, Demographic Analysis, George Allen and Unwin, London, 1968. pp. 17 — 18.

الكلية كلاً من الزيادة الطبيعية والهجرة معا ، ولكن تلك الطريقة لا تخلو من عيوب احصائية ، نظرًا لتباين درجة الدقة في كل من التعدادات والاحصاءات الحيوية ، كما ان تواريخ التعدادات تختلف عن الاحصاءات الحيوية مما يؤدي الى فروق حسابية ناتجة عن عدم تطابق التواريخ .

والى جانب دراسة النمو في المدينة كوحدة ، فان للدراسة المقارنة للنمو في الوحدات الادارية الصغرى داخل المدينة قد يؤدي الى رسم صورة أوضح لسكان المدينة اجتماعيا ، وعادة ما تكون الاجزاء القديمة من المدن أعلى في معدلات النمو السكاني من الاحياء الجديدة ، حيث يكون سكان الاحياء القديمة بصفة عامة أدنى في مستوياتهم الاقتصادية والاجتماعية من سكان الاحياء الجديدة ولا تدخل مدن الاكواخ في الاحياء الجديدة ، ولكن الاحياء الجديدة قد تكون احيانا أحياء شعبية تعكس تركيا اجتماعيا وسكانيا لا يختلف عن الاحياء القديمة ، وهنا لا نختلف معدلات النمو كثيرا .

ويتأثر نمو السكان في الأجزاء القديمة بكل من الزيادة الطبيعية والهجرة معا ، وان كانت معدلات الزيادة الطبيعية فيها أعلى عادة من الهجرة ، وتجذب هذه الأجزاء كثيرا من المهاجرين الجدد من الفقراء الذين يطمون بالثروة وبالفرص التي تقدمها المدينة ، وقد يعيش أولئك المهاجرون في ضيافة تطول مدتها عند اقارب لهم سبقت لهم الهجرة ثم استقروا في المدينة .

ومع ذلك فقد نجد أن ارتفاع مستوى المعيشة في بعض المجتمعات ، وخاصة اذا كان نتيجة عوامل اقتصادية جديدة ، قد يؤدي الى ارتفاع في معدلات نمو السكان في الاحياء الجديدة من المدن بدرجة أكبر من معدلات النمو في الأجزاء القديمة . وفي كثير من الدول التي تدفقت فيها ثروات بترولية أدت الى حدوث ارتفاع مفاجيء في الدخل والمستويات المعيشة ، نجد أن حركة البناء ونمو المدن حدث لها ازدهار سريع ، يتمثل في امتداد الضواحي الجديدة والاحياء الراقية في هذه المدن ، وكثيرا ما ينقل السكان من مساكنهم القديمة المكتظة الى مساكن جديدة أكثر اتساعا وانسجاما

مع واقعهم الاقتصادى والاجتماعى الجديد ، ويؤدى ذلك فى الدراسة المقارنة لنمو السكان الى ظهور ارتفاع معدلات نمو السكان فى الاحياء الجديدة ، وفى هذا الصدد يمكن أن نذكر مدن الرياض وجدة وغيرها من مدن السعودية ، أو مدن الكويت وطرابلس وبنى غازى ، فهى جميعا متأثرة فى نموها بالبتروى ، ولن نجد اختلافا كبيرا بين نموها وبين نمو مدن كل من فنزويلا وايران أو الجزائر .

كما أن دراسة معدلات النمو السكانى على مستوى الوحدات الادارية الصغرى فى المدن قد يعكس الى جانب البعد الاجتماعى والاقتصادى أبعادا أخرى ، ففى المدن التى تتعدد بها الأديان والمذاهب ، قد تختلف معدلات المواليد تبعا لاختلاف الأديان ، وكذلك الحال بالنسبة للفروق السلالية فى المدن التى تتعدد بها العناصر العرقية كما فى مدن جنوب الولايات المتحدة أو جنوب أفريقية .

ونلاحظ أن ربط ارتفاع معدلات الخصوبة بالريف ليس حتميا ، حيث أن كثيرا من المحافظات الحضرية فى مصر أعلى فى معدلات خصوبتها من المحافظات الريفية فكل من القاهرة والاسكندرية والسويس أعلى خصوبة من أسيوط وسوهاج وقنا فى التعدادات من ١٩٣٧ - ١٩٦٠ . وقد أسفرت دراسات الخصوبة فى كل من الريف والمدن فى بريطانيا وفرنسا والسويد عن نتائج مماثلة وهى أن ارتفاع خصوبة الريف ليس أمرا مطردا (١) . ومع ذلك فقد يظهر فى دراسة النمو السكانى للمدن على مستوى الوحدات الادارية الصغرى ، أن الاحياء الشعبية أو الاجزاء الهامشية من المدن التى تعتبر داخلة فى النطاق الانتقالى بين المدينة والريف أعلى خصوبة من التى توجد فى وسط المدينة .

وثمة بعض الدراسات التى تبين أن التطور السكانى يختلف فى الدول الصناعية المتقدمة عنه فى الدول النامية ، فعلى حين تكون الخصوبة مرتفعة فى المناطق الريفية بالدول المتقدمة عنها فى المدن ، فإن الوفيات

(١) أحمد على اسماعيل ، أسس علم السكان وتطبيقاته الجغرافية ، دار الشعب ، القاهرة ، ١٩٧٦ ، ص ٤٥ - ٥٥ .

تكون أعلى فى المدن عن الريف ، ويرتبط ذلك بمشكلات التلوث والحوادث المتنوعة فى المدن . أما فى الدول النامية مثل مصر ، فقد تكون الخصوبة أعلى فى بعض المحافظات الحضرية منها فى المحافظات الريفية ، ولكن الوفيات تكون أعلى فى الريف عنها فى المدن ، مما ينتج عنه أن معدلات الزيادة الطبيعية أعلى فى المدن منها فى الريف . ولكن هذه الدراسات تنبئه الى ظاهرة هامة هى ما يطلق عليه أحيانا التحضر الزائف Pseudo-Urbanization حيث لا ينبغى أن نخلط بين التحضر ونمو السكان فى بعض مدن الدول النامية ، وذلك لأن الانتقال من سكنى الريف الى سكنى المدينة ، لا يعنى بالضرورة تطورا اقتصاديا أو تحولا من الحياة الريفية الى الحياة المدنية (١) . ولكنه كثيرا ما يكون مجرد تغيير فى محل الإقامة دون أن تتغير العادات والتقاليد ووسائل الحياة الريفية وبذلك قد يكون خفضا لمستوى الحياة فى المدن .

وثمة عدة طرق لدراسة معدلات نمو السكان فى المدن - أو عموما - وأبسط هذه الطرق وأقلها دقة فى الوقت نفسه هى الطريقة التى تفترض ثبات متوسط الزيادة السكانية من عام لآخر بين تعدادين أو تقديرين للسكان ، فإذا كان سكان مدينة ما فى عام ١٩٦٥ مثلا هو ٤٠٠٠٠٠ نسمة ثم وصل فى عام ١٩٧٥ الى ٤٨٠٠٠٠ نسمة فإن الفارق هو ٨٠٠٠٠ نسمة يقسم على المدى الزمنى وهو عشرة أعوام ، وبذلك يكون متوسط الزيادة السكانية ثمانية آلاف نسمة ، ولكن حساب نمو السكان بهذه الطريقة يفترض - خطأ - أن السكان فى هذه المدينة فى حالة ثبات وسكون ، بيد أن أى مجتمع سكاني لابد أن تحدث به متغيرات مختلفة تؤدي الى اختلاف فى معدلات وأرقام الزيادة السكانية من عام لآخر ، بحيث يكون كل عام أدنى نسبة من الذى يليه ، إلا إذا كان هذا المجتمع يمر بظروف حرجة كالأوبئة والمجاعات ، أو كان يطبق سياسة سكانية مانعة أو محددة النمو ، وحتى فى هذه الحالات ، فإنه أن نجد مجتمعا سكانيا ينمو بنسبة ثابتة

(1) Mc Gee, T. G., The Urbanization Process in the Third World, Exploration in Search of a Theory, G. Bell London 1971, pp. 22 - 27 .

أو بعدد ثابت ، ولذا فإن استخدام هذه الطريقة فى دراسة النمو السكانى معيب من الناحية الاحصائية .

أما الطريقة الثانية فتفترض نبات المعدل السنوى للزيادة السكانية ، ويلاحظ أن ثبات المعدل السنوى للزيادة السكانية يختلف عن ثبات متوسط الزيادة السكانية ، ففي حالة ثبات المعدل يحدث اختلاف فى الزيادة السنوية من عام لآخر لأن كل زيادة سكانية سنوية يكون لها تأثيرها فى السنوات التالية ، ولذلك تعرف أحيانا بصيغة النمو الطبيعى ، أما فى حالة ثبات متوسط الزيادة السنوية فلا يكون لزيادة السكان السنوية أثر فى نموهم فى سنوات تالية (١) .

والى جانب الطريقة الرياضية التى تعتمد على اللوغاريتمات ، توجد طريقة بسيطة فى حسابها ، ولكنها تؤدى فى النهاية الى نفس النتائج التى تستخدم فيها طرق المعادلات الرياضية المعقدة ، وهى التى نعرف بالتغير السكانى (٢) ، ومعادلة التغير السكانى هى :

$$ر = \frac{(س٢ - س١) / ت}{١٠٠ \times (س١ + س٢) / ٢}$$

ر = نسبة التغير السكانى .

س ١ = السكان فى التعداد أو التقدير الاسبق زمنيا .

س ٢ = السكان فى التعداد أو التقدير اللاحق .

ت = عدد السنوات التى تفصل بين التعدادين أو التقديرين .

وميزة استخدام هذه الطريقة البسيطة انها تعطى نتائج أكثر واقعية من النتائج التى تعطيها المعادلات الاسية ، هذا الى جانب سهولة حسابها

(١) مدنى دسوقى مصطفى ، مبادئ علم الاحصاء ، النهضة العربية ، القاهرة ١٩٦٦ ، ص ٢٨ - ٢٨٤ .

(2) Gibbs, J. P. , The Measurement of Change in the Population Size of an Urban Unit, in Gibbs, J. P., ed., op. cit., pp. 107 - 108.

وصلاحيتها لاجراء المقارنات بين مدن مختلفة فى فترة واحدة ، أو مقارنة نمو سكان المدينة الواحدة على مدى زمنى طويل .

ثانيا - توزيع السكان وكثافتهم :

لدراسة توزيع السكان وكثافتهم فى المدن أهمية كبيرة . بالنظر الى ما تعكسه من أبعاد اجتماعية واقتصادية ، وكثيرا ما توجد مقارنات بين المدينة والريف من حيث الكثافة ، حين تكون كثافات المدن أعلى من كثافات اريف عادة ، وإن كان من الضرورى التأكيد هنا ، بأن الكثافات الريفية أو الزراعية فى كل من مصر أو الصين وغيرهما من أقطار الحضارات الزراعية القديمة ، قد تكون أعلى من كثافات كثير من المدن الأمريكية و الاسترالية مثلا .

وإذا كنا نفرق فى دراسة السكان بين الكثافة العامة أو الحسابية أو الكلية وبين الكثافة الصافية أو الخالصة Gross density Versus Net Density فإن ذلك "يصدق بدرجة أكبر على دراسة الكثافة فى المدن ، فإذا حسبت الكثافة فى مدينة ما على اعتبار الحدود الادارية للمدينة ، فإن الناتج" يختلف عند حساب الكثافة على أساس المنطقة المبنية ، وعادة ما تحسب "كثافة للمدن باستبعاد الأجزاء التى تشغلها استخدامات معينة ، مثل الأراضى الفضاء والأراضى المقسمة للبناء ، والحدائق والمنتزهات ، وأى مسطحات مائية توجد ضمن حدود المدينة سواء كانت بحيرات أو مجارى مائية أو خلجانا بحرية ، بل قد تستبعد مساحة الميادين الواسعة والشوارع والمناطق الادارية والصناعية ، ولكن ذلك يرتبط بمعرفة الباحث لخريطة استخدام الأراضى فى المدينة أو المدن محل الدراسة .

وإذا كان حساب الكثافات فى الدراسات السكانية يأخذ الميل المربع أو الكيلو متر المربع كوحدة مساحية ، فإن هذه الوحدات تكون كبيرة للغاية وغير مناسبة لمعظم المدن الصغيرة . ولذلك فإن من الأفضل عند

حساب الكثافات السكانية للمدن عامة ، والصغير بوجه خاص ، استخدام وحدات مساحية أصغر مثل الفدان أو الهكتار (١) .

وللتدليل على أهمية الفروق بين الكثافات الكلية والكثافات الصافية في المدن نضرب بعض الأمثلة فجريدة مانهاتان Manhattan تذكر أحيانا على أساس أن كثافتها ٢٤٠ نسمة للفدان اذا حذفت الاستخدامات التجارية والصناعية والمنترهات ولكن هذه الكثافة تنخفض الى ١٣٥ نسمة للفدان اذا حسبت على أساس المساحة الكلية ، وثمة رقم ثالث اذا حسبت الكثافة على أساس المناطق السكنية فقط ففى هذه الحالة ترتفع الكثافة الى ٧٥٠ نسمة للفدان (٢) . وبالنسبة لمدينة نيويورك كلها فان كثافتها الكلية هي ٢١٥٨٠ نسمة / ميل^٢ (٣٣٧٧ نسمة / الفدان) أما كثافتها الصافية فهي ٢٤٢٥٣ نسمة / ميل^٢ (٣٧٩٩ نسمة / الفدان) ديتضح الامر بدرجة أكبر فى سنغافورة حيث تصل كثافة المنطقة الوسطى من قلب المدينة الى ١٩٤٠٠٠ نسمة / ميل^٢ (٣٠٣ نسمة / الفدان) فاذا استبعدت الأجزاء غير المستخدمة من المساحة ترتفع الكثافة الى ٩٧١٠٠٠ نسمة / ميل^٢ (١٥١٧ نسمة / الفدان) (٣) . وللمقارنة فان الكثافة العامة لمدينة القاهرة فى عام ١٩٦٠ وصلت الى ١٥٣٣٦٣٣ نسمة / كم^٢ (٦٥ نسمة /

(١) يلاحظ أن مساحة الفدان المصرى ٤٢٠٠ مترا مربعا ، بينما الفدان البريطانى acre مساحته ٤٠٤٧ مترا مربعا فقط ، ولهذا يجب مراعاة ذلك فى الحساب ، وعلى هذا فان الهكتار ومساحته عشرة آلاف متر مربع يساوى ٢٤٧ فدان بريطانى فى مقابل ٢٣٨ فدان مصرى ويساوى الميل المربع ٦٤٠ فدانا بريطانيا فى حين لا يساوى أكثر من ٦١٦ فدان مصرى . وأما الكيلو متر المربع فهو يساوى ٢٤٧ فدانا بريطانيا تقريبا أو ٢٣٨ فدان مصرى ويساوى الميل المربع ٢٥٩ هكتارا بينما الكيلو متر المربع = ١٠٠ هكتار .

(2) Ludlow , W. H., Measurement and Control of Population Densities , in Gibbs, J. P., ed., op. cit., p. 87.

(3) J. Beaujeu — Garnier and Chabot. G., op. cit., p. 266.

الفدان) وارتفعت الى ١٩٥٩٥ نسمة فى الكيلو متر المربع فى تعداد ١٩٦٦ (٨٢ نسمة / الفدان) ثم الى ٢٣٧٣٧ نسمة / كم^٢ فى تعداد ١٩٧٦ (٩٩٧ نسمة / الفدان) وكان قسم باب الشعرية هو أعلى الأقسام كثافة عام ١٩٦٦ حيث بلغت كثافة السكان العامة فيه ١٣٥٩٠١ نسمة / كم^٢ فى ٥٧١ نسمة فى الفدان .

وكما تختلف الكثافات الصافية عن الكثافات العامة فى المدن ، فان المدينة الواحدة قد تكون لها حدود متعددة . فمدينة لندن اذا اعتبرت حدودها كمدينة فقط تصل مساحتها الى ١١٧ ميل مربع (٧٤٨٨٠ فداناً انجليزيا) بينما تصل مساحة المنطقة الحضرية لشرطة لندن (M.P.D.) ٥٧٥٨ ميلاً مربعاً (أكثر من ٣٦ مليون فدان) وتختلف مساحات المدن عن بعضها كثيراً ، دون أن يكون لذلك مدلول يتعلق بالحجم السكانى فمدينة باريس مساحتها ٤ ميلاً مربعاً (٢٥٦٠٠ فدان) بينما مساحة مدينة روما ٨٠ ميلاً مربعاً (٥١٢٠ فدان) ومدينة ميلان مساحتها ٧٠ ميلاً مربعاً (٤٤٨٠٠ فدان) واذا استبعدت مساحة كل من غابة بولونيا وغابة فنسان من مدينة باريس تنخفض مساحتها الى ٢٣٨٥ ميلاً مربعاً فقط (٢١٤٤٠ فدان) . وعلى حين تصل مساحة مدينة بكين عاصمة الصين الى ١٩ ميلاً مربعاً فقط فان مساحة شنغهاى تصل الى ٢٧٠ ميلاً مربعاً ، ومع هذا فان كثافة السكان فى بكين أعلى من شنغهاى حيث تبلغ فى الأولى ٥٢٠٠٠ نسمة / ميل^٢ ، (٨١ نسمة / الفدان) بينما لا تزيد عن ٢٠٠٠٠ نسمة / ميل^٢ ، فى شنغهاى (١) أى ٣١ نسمة للفدان ، ولو رتبنا المدن الأمريكية ترتيباً تنازلياً حسب المساحة فسوف نجد انه لا يوجد ارتباط بين اتساع مساحة المدينة وبين ارتفاع كثافتها السكانية ، وذلك لأن امتداد حدود هذه المدن لا يعنى اتساع مساحة المنطقة المبنية ، وكقاعدة عامة فان الكثافة تنخفض فى المدن كلما اتجهنا من المنطقة الوسطى الى الأطراف بعد استبعاد القلب التجارى ، ويتضح ذلك بصفة خاصة حين تكون هذه الأطراف حديثة العهد بامتداد العمران إليها . وفى عام ١٩٦٠ احتلت مدينة

(1) Ibid., pp. 267 - 269.

لوس انجلوس اكبر مساحة بين المدن الأمريكية حيث بلغت ٤٥٤٨٨ مربع (اى ٢٩١٠٠٠ فدان) وكثافة السكان بها ٥٤٥١ نسمة / ميل^٢ ، (٨٥٨ نسمة / الفدان) تليها مدينة هاوسنون Houston بولاية تكساس ومساحتها ٣٢٨٨١ ميل^٢ وكثافة السكان بها ٢٨٦٠ نسمة / ميل^٢ ، (٤٤٨ نسمة / الفدان) ، ثم مدينة كلاهوما ومساحتها ٣٢١٨٢ ميل^٢ وكثافة السكان بها ١٠٠٦ نسمة / ميل^٢ ، (١٦٦ نسمة / الفدان) ثم نيويورك ومساحتها ٣١٥٨١ ميل^٢ ، وكثافتها السكانية ٢٤٦٩٧ نسمة / ميل^٢ ، (اى ٣٨٨١ نسمة / الفدان) ومن بين أكبر خمسين مدينة أمريكية من حيث عدد السكان ، تحتل جررى سيتى Jersey City المرتبة السابعة والأربعين ، وهى تحتل المركز الخمسين من حيث المساحة ، حيث لا تتعدى مساحتها ١٣ ميلا مربعا ، ومع ذلك فهى تحتل المرتبة الثانية من حيث ارتفاع الكثافة التى تصل الى ٢١٢٣٩ نسمة فى الميل المربع (٣٣ نسمة / الفدان) ولا تزيد عليها فى الكثافة سوى نيويورك وهى اكبر المدن الأمريكية - ن لم تكن مدن العالم - سكانا .

ويحدث أحيانا أن تنخفض كثافة السكان فى إحدى المدن نتيجة لتوسعه حدودها بدرجة تزيد على نموها السكانى ، كما حدث فى مدينة هاوستون سابقة الذكر ، فرغم أن سكانها قد ازدادوا بنسبة ٥٨% فى الفترة بين العدادى ١٩٥٠ و ١٩٦٠ ، إلا أن مساحة المدينة تضاعفت تقريبا ، وادى ذلك الى انخفاض كثافتها السكانية من ٣٧٢٦ نسمة / ميل^٢ فى عام ١٩٥٠ الى ٢٨٦٠ نسمة / ميل^٢ فى عام ١٩٦٠ (١) .

والى جانب خريطة توزيع السكان فى الوحدات الادارية والتعدادية فى المدينة ، فان خريطة توزيع السكان بالنقط ذات الدلالة الكمية ، يمكن أن تعطى صورة واضحة عن تركيز السكان فى بعض أحياء المدينة بدرجة أكبر من غيرها ، وفى المدن الأمريكية تيسر وفرة البيانات من توزيع السكان بالنقط على مستوى المربعات السكنية فى خرائط ذات مقياس رسم مناسب (بوصة لكل ٢٠٠٠ قدم) ويمكن استخدام النقطة كرمز نسبى لكل ٢٠ نسمة

(1) Murphy , R., op. cit., pp. 158 - 162.

فى حالة المدن الصغيرة او ٥٠ نسمة فى حالة المدن الكبيرة ، ولا بد من الاشارة الى أن خريطة توزيع السكان ليست هدفا فى حد ذاتها من ناحية ، ومن ناحية أخرى ، فانه لا بد من الاسترشاد فى توفيق النقط بخريطة استخدام الاراضى حتى لا توقع النقط على مناطق تشغلها استخدامات غير سكنية ، وهنا تظهر ميزة استخدام النقط اذا رسمت بدقة ، فهى تكون أكثر دلالة من خرائط الكثافة بطريقة التظليل النسبى - الكوروبلث - وقد تمكن « وليام أبلبوم » من عمل خريطة مركبة تضم كلا من استخدام الاراضى وتوزيع السكان بواسطة النقطة معا فى المربعات السكنية (١) ، ولكن وفرة البيانات فى التعدادات الأمريكية ، وكذلك الخرائط المفصلة للمدن الأمريكية التى قامت باعدادها شركة « سانبورن » قد سهلت مهمته كثيرا ، وهو امر تفتقر اليه كثير من مدن العالم خارج الولايات المتحدة .

ومن الأمور الهامة فى دراسة الكثافة والتوزيع السكانى فى المدن ، حساب درجة التزاحم أو العلاقة بين عدد السكان وعدد الغرف فى مختلف الأقسام الادارية بالمدينة ، ودرجة التزاحم مفتاح لكثير من العلاقات الاقتصادية والاجتماعية فى المدينة ، نظرا لانها أحدى المؤشرات الهامة التى تشرح خصائص السكان من حيث الدخل والتكدس فى الغرف السكنية ، فكلما ارتفعت درجة التزاحم ، أو انخفض نصيب الأفراد من الغرف السكنية ، كلما كان مستوى السكان الاقتصادى والاجتماعى منخفضا ، فالعلاقة بين التزاحم والمستوى الاقتصادى علاقة عكسية ، اذا ارتفع أحدهما انخفض الآخر ، وكلما تكدس عدد أكبر من الأفراد فى الغرفة الواحدة كان معنى ذلك انخفاض الدخل ، بينما فى الاحياء الراقية سكنا حيث المساكن مكونة من فيلات ومساكن للأسرة الواحدة ، ترتفع الدخول ، وتكون للفرد حصة أكبر من الغرف ، بل ان مساحة الغرفة تكون أكبر عادة فى تلك الاحياء الراقية عنها فى الاحياء التى ترتفع فيها درجة

(1) Appleham W., A Technique for Constructing a Population and Urban Land - Use Map, in Mayer H., and Kohn, C., eds., op. cit., pp. 270 - 273.

التزاحم ، ويلاحظ أن حساب درجة التزاحم يأخذ فى اعتباره الحجرات الصالحة للمعيشة فقط مثل غرف النوم ، وقد تضم الصالة أحيانا وكذلك المطابخ الى عدد الغرف ، ولكن المخازن ودورات المياه والمكاتب والدكاكين لا تدخل فى عدد الغرف ومن ثم تحذف عند حساب درجة التزاحم .

سكان المدينة بين الليل والنهار :

إذا كانت المدينة تمثل قطب جاذبية للهجرة الداخلية على حساب الريف ، مما يؤدي الى ارتفاع معدلات نمو سكان المدن بالقياس الى سكان الريف ، فإن ثمة حركة أخرى للسكان تؤدي الى اختلاف سكان المدينة فى الليل عنهم فى النهار ، وهذه الحركة اليومية ترتبط برحلة العمل من خارج المدينة Commuting الى مئات الآلاف ، ومدينة مثل لندن أو باريس ، أو القاهرة أو الاسكندرية تحمل اليها القطارات والسيارات ووسائل النقل المختلفة كل صباح عددا كبيرا من السكان الذين يقيمون خارج تلك المدن ، نهم يسكنون خارجها ولكنهم يعملون فى مصانعها ومؤسساتها المختلفة ، ورغم أنه يوجد أحيانا تيار عكس ، يتمثل فى انتقال عدد من سكان المدينة كل يوم للعمل خارجها ، إلا أن معظم تدفق رحلة العمل اليومية يكون فى الاتجاه الى المدن وليس منها .

ولما كانت البيانات التعدادية ، وما يترتب عليها من احصائيات أو خرائط لسكان المدن تقوم على أساس محلات الإقامة المعتادة ، فإن هذا يؤدي الى قصور فى تلك البيانات اذا ما قورن سكان المدينة فى الليل بروادها فى النهار ، حيث أن أعدادا كبيرة من الذين يقومون برحلة العمل اليومية الى المدن لا يعملون فى أوجه النشاط الاقتصادى والحرفى فى المدينة فحسب ، ولكنهم أيضا يحتاجون الى خدمات مختلفة تقدمها اليهم المدينة وأن لم يكونوا من سكانها فى الليل ، فهم يشترون من أسواقها ، ويقصدون مدارسها ومستشفياتها ، ويستخدمون مواصلاتها الداخلية ويقضون معظم ساعات النهار بها . وقد اهتمت بدراسة سكان المدينة من وجهة النظر هذه ، بعض الدراسات ومن أهمها دراستان نعرض لهما بشيء من التفصيل ،

وكانت الأولى فى مدينة وينيبج Winnipeg الكندية والثانية فى مدينة
فلنت الأمريكية .

١ - دراسة سكان وينيبج فى النهار (١) :

فى هذه الدراسة قسم « وير » السكان الى أربعة اقسام أو فئات يرى
أن أى منطقة حضرية لا تخرج عن تقسيم سكانها اليهم فى خلال النهار
وهذه الأقسام هى :

(أ) سكان لوجودهم بالمدينة صفة سكنية residential وتشمل ربات
البيوت والأطفال فى مرحلة ما قبل المدرسة والخدم ومن فى حكمهم .
(ب) سكان يرتبطون بمؤسسات المدينة Institutional مثل الذين
يوجدون فى المستشفيات والملاجئ والاصلاحيات والمدارس والكيات
الجامعية .

(ج) السكان العاملون باجر gainfully employed وتضم كل من
يعمل بأجر من السكان ، سواء كان يعمل داخل المباني فى الكتلة العمرانية
للمدينة ، أو فى مناطق مكشوفة مثل بعض المناطق التجارية والصناعية
فى المدينة .

(د) سكان عابرون ومتحركون Transient and mobile وتشمل
اولئك الذين يشترون من الدكاكين والمخازن ورواد المسارح أو الذين يتابعون
الأعمال فى المكاتب والادارات دون أن يكونوا من العاملين بتلك المكاتب ،
وكذلك المشاة فى الشوارع والمسافرون فى وسائل النقل العامة والخاصة ،
ومن الطبيعى أن هذه الفئة تضم أفرادا يتكسبون من أعمالهم ، ولكن
« وير » قصر أفراد الفئة الثالثة (ج) على من يقومون بأعمالهم فعلا
أثناء اجراء دراسته .

(1) Weir, Thomas R., « A Survey of the Daytime Population
of Winnipeg » , Queen's Quarterly, vol. 67, no . 4, Winter, 1961.

ولما كان تقرير عدد السكان الذى يدخل فى كل فئة من الفئات الاربع السابقة فى يوم ما ، أو فى ساعة ما ، يكاد أن يكون أمرا مستحيلا من الناحية الواقعية ، فان « وير » يرى أنه بالامكان التوصل الى رقم تقريبي لتوزيع السكان فى فترة الصباح قرب بدء مواعيد العمل (mid-morning) وفى وقت ما بعد الظهر (mid-afternoon) فى ايام العمل العادية .

ويمكن الحصول على بيانات السكان فى الفئتين الثانية والثالثة دون صعوبة كبيرة سواء عن طريق الاتصالات التليفونية أو الزيارات الميدانية للمؤسسات العامة ودوائر الاعمال ، ولكن الفئتين الاولى والاحيرة فـد يصعب الحصول على بياناتهما بدقة ، وان كانت الفئة الاولى اقل اشكالا وكثيرا ما تتضمنها بيانات التعدادات ، ولكن العابرين والمتحركين ، هم الذين لا توجد عنهم احصاءات او بيانات من أى نوع ، كما أنهم يختلفون فى اعدادهم من يوم الآخر ، وقد أوضح « وير » أن عددا من مساعديه فى دراسته قاموا بحصر المنشآت التى تقوم بأنشطة تجارية أو مالية أو صناعية على أساس المبيعات السكنية ، ثم قاموا بتوجيه أسئلة الى حراس المباني وبوابى العمارات ورجال الأمن والمؤسسات التجارية والصناعية عن عدد الذين دخلوا الى هذه المؤسسات فى أحد أيام العمل المعتادة ، أما فى حالة المنشآت الصغيرة ، فقد قام أولئك المساعدون بعملية عد فعلية ، وكذلك كان الحال بالنسبة للمشاة فى الشوارع والمركبات فى حى الاعمال المركزى ، وساعدت فى ذلك شركات نقل الركاب التى أسهمت فى حصر عدد الركاب الذين استخدموا وسائلها كما شاركت ادارة المرور بحصر عدد المركبات فى تلك الساعات التى جرت فيها الدراسة .

ومن خلال تجميع كل تلك البيانات توصل « وير » الى ما يعتقده بأنه يمثل عدد سكان مدينة ويسبيج فى النهار فعلا .

٢٠ سكان فلنت في مختلف الساعات (١) :

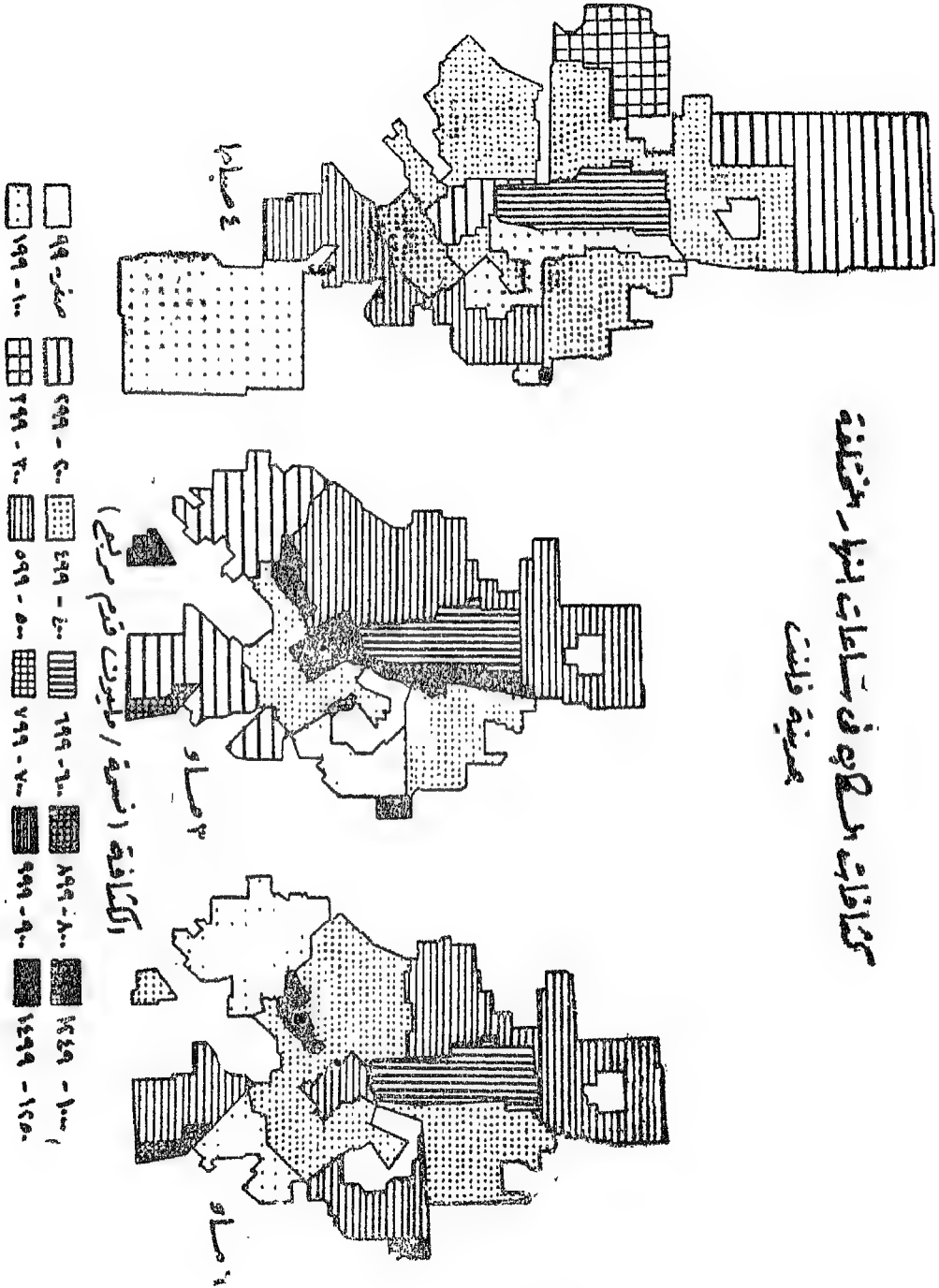
أوضح كل من « شابين وسيوارت » في مقالهما ، أن معهد البحوث في العلوم الاجتماعية التابع لجامعة كارولينا الشمالية ، وأحدى وكالات الدفاع ، قد أسهما في إجراء هذا البحث الذى يمثل المقال بعض ما جاء فيه من أفكار ونتائج ، دون الإشارة الى الأساليب المنهجية التى اتبعها ، وكان من أهداف البحث فى هذه المدينة التى توجد بها بعض مصانع السيارات الأمريكية الكبرى ، دراسة الكثافات داخل المدينة خلال ساعات اليوم الأربع والعشرين واعتمد الباحثان على دراسة أجرتها مصلحة الطرق وإدارة المرور ، الى جانب عينة شملت ٥% من سكان المدينة خارج المنطقة السكنية .

ومن النتائج التى توصل اليها الباحثان ، وبعضها جديد تماما ، أن عدد السكان يتزايد من خلال ساعات العمل فى المناطق الصناعية وحى الأعمال المركزى على حين يتناقص عدد السكان وتنخفض كثافتهم فى المناطق السكنية ، وأن أكبر قدر من التباين فى الكثافات يحدث فى مناطق العمل فى المدينة وفى حى الأعمال المركزى ، تكون الكثافة ٩ نسمة للفدان فى الساعة السادسة صباحا ، ولكنها ترتفع لأكثر من ٥٠ نسمة فى الفدان فى الساعة الثالثة عصرا (انظر الشكل رقم ٣٣) .

كما أن الكثافة تكون أقل نبالينا فى الأحياء السكنية عنها فى مناطق العمل خلال ساعات اليوم ، ويصنق ذلك بصفة خاصة على المناطق السكنية القريبة من حى الأعمال المركزى ، والتى توجد بها بعض الأنشطة التجارية ، وعلى الكاتبان ذلك بأن العاملين فى هذه الأنشطة يسكنون غالبا قرب أعمالهم ، أما الضواحي السكنية فإن اختلاف الكثافات فيها بين ساعات النهار المختلفة يزيد عن اختلاف الكثافة فى بقية الأحياء السكنية وذلك

(1) Chapin F. S, Jr., and Stewart, p. H., « Population Densities Around the Clock » , The American City, vol. 68, no - 10. October, 1953, pp. 98 - 99 ; reprinted in Mayer and Kohn eds., op. cit., pp 180 - 182.

شكل رقم (٣٣)



كتافات الحبوب في ساعات النهار المختلفة
بمدينة حماة

٣٣٧ -

(م ٢٢ - جغرافية المدن)

لأن سكان الضواحي يتركزون ضواحيهم فى ساعات العمل ويقصدون أماكن أخرى من المدينة .

أما أقرب ساعات النهار الى الكثافة التى تظهر فى أرقام التعدادات فهى الساعة الرابعة بعد الظهر ، حيث يكون السكان قد عادوا من أعمالهم ، منوجهين من العمل الى الأماكن التى يقضون فيها الليل عادة .

ويرى « مورفى » أن الدراسات الخاصة بتوزيع السكان على ساعات النهار المختلفة فى المدينة ، يمكن أن تخدم فى كثير من جوانب التخطيط ، وخاصة بالنسبة للنقل والمواصلات وتحديد مسارات الحركة بناء على المعرفة المفصلة بتوزيع السكان خلال ساعات النهار ، الى جانب معرفة أماكن النوم التى يقضى فيها السكان ليلاً ، ويمكن الاستفادة من تلك الدراسة فى تخطيط أماكن انتظار السيارات والتسوق وبعض المرافق والاستخدامات العامة ، وبعض الاعتبارات الدفاعية وتوزيع الصناعة ونجنب الكوارث ، وعموماً فإن أى تخطيط للمدينة ينبغى أن يأخذ فى اعتباره تباين سكان المدينة فى الليل عنه فى النهار(١) .

مركز الثقل السكانى فى المدينة :

يمكن تلخيص كثير من خصائص توزيع السكان فى المدينة بواسطة النقطة المركزية للسكان وهى التى يطلق عليها أحيانا مركز السكان Center of Population وأحيانا أخرى مركز الثقل أو الجاذبية Center of Gravity أو المركز الوسيط mean Center ، ويقصد بذلك كله ، أنها النقطة التى يكاد السكان أن يتوزعوا حولها توزيعاً عادلاً فى كل اتجاه فى المدينة . ومن هنا فهى تختلف عن المراكز المساحية أو الهندسية للمدينة ، وتأتى أهمية النقطة المركزية للسكان من أنها تكاد

(1) Murphy. R. E., op. cit., pp. 171 - 172

تحتزل توزيع السكان فى مركز واحد بالنسبة للى تعداد ، ولسا كانت كثافة الوحدات الادارية ونمو السكان بها تختلف معدلاته من تعداد لآخر ، فاس هذا يؤدى الى انتقال النقطة المركزية للسكان من تعداد لآخر فى اتجاه حركة العمران وتركز السكان . ومن المهم هنا أن نلاحظ أن هذه النقطة المركزية قد تكون خالية تماما من السكان وبعبارة عن تركزم (١) .

وللتوصل الى مركز الثقل السكانى يمكن اتباع الطريقة الآتية :

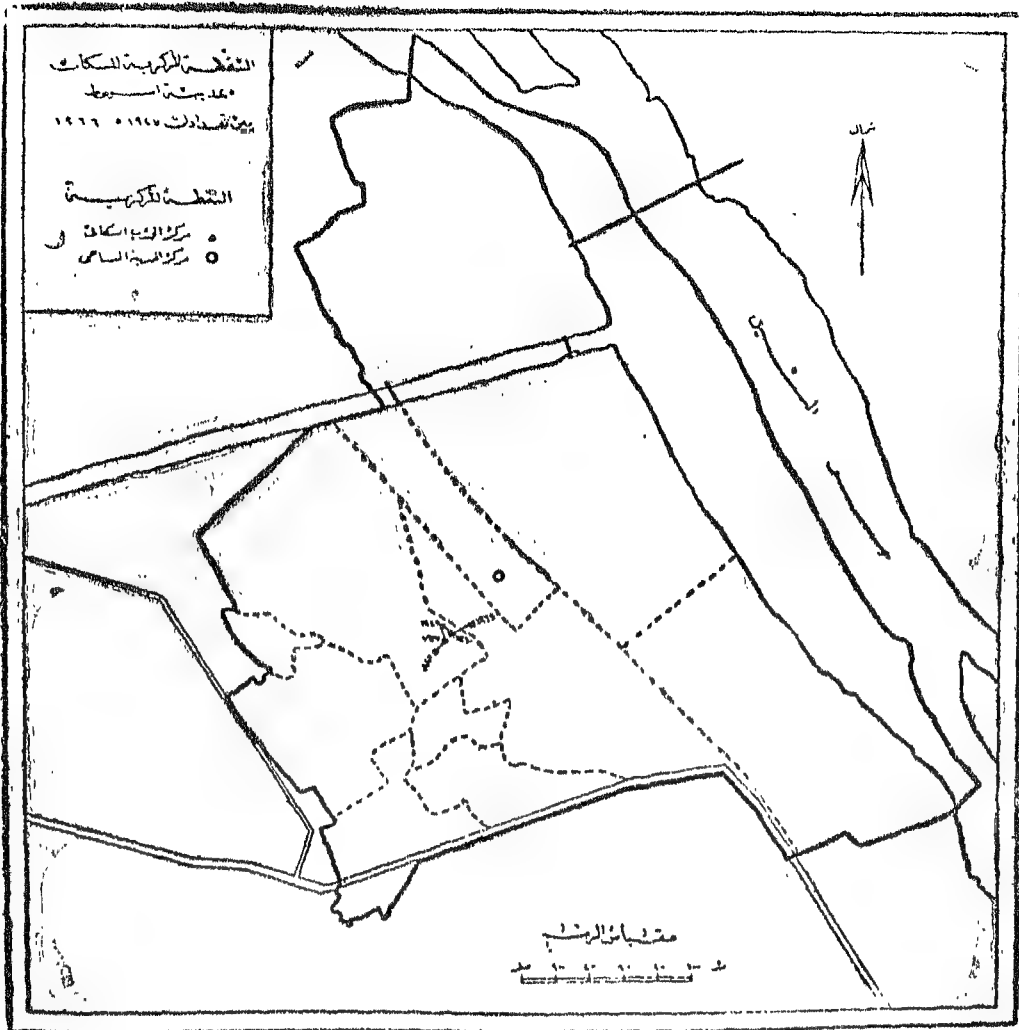
(١) تعمل خريطة مفصلة للوحدات الادارية او التعدادية التى تتوفر بياناتها السكانية ، ثم يحدد مركز السكان فى كل وحدة اذا كان لدى الباحث دراية بتوزيع السكان داخل هذه الوحدات ، فاذا لم يكن ذلك ممكنا ، يحدد المركز الجغرافى لهذه الوحدات الادارية بعلامة × مثلا .

(ب) يرسم محوران أحدهما رأسى والآخر أفقى ، ويتقاطع المحوران بزاوية قائمة الى الجنوب الغربى من كتلة المدينة مباشرة ، بحيث لا يترك مسافة الى الجنوب او الغرب ما أمكن .

(ج) يعمل جدول تكتب فى خانته الأولى أسماء الوحدات الادارية بالمدينة أو أرقامها ، وفى العمود الثانى يكتب عدد سكان كل وحدة ادارية ، ثم يقاس البعد بين مركز كل وحدة ادارية (وهو الذى سبق تحديده فى ١) وبين المحور الرأسى (المتجه من الشمال الى الجنوب) ويوضع هذا البعد فى العمود الثالث من الجدول .

(د) يسجل فى العمود الرابع من الجدول حاصل ضرب عدد سكان الوحدة التعدادية فى البعد بين المركز الجغرافى والمحور الرأسى ، وتجمع نتائج العمود فى نهايته بالنسبة لكل الوحدات ثم تقسم على جملة عدد السكان فنحصل على رقم ما .

(1) Sviatlovsky , E. E., and Eels, Walter C., « The Centrog-raphical Method and Regional Analysis » , Geographical Review vol. 27 (1937) , pp. 240 - 247.



شكل رقم (٣٤)

(هـ) بنفس الطريقة السابقة يجرى قياس المسافة بين كل مركز مساحي والمحور الأفقي (الذي يتجه من الشرق الى الغرب) وتعمل الحسابات وتسجل كما جرى في حالة المحور الرأسى ، ثم نقسم ناتج جمع النعمود على جملة السكان فنحصل على رقم ثان كما فى أعلاه .

(و) الرقمان اللذان نحصل عليهما فى الخطوتين السابقتين بمثلان

المسافة التي يجب ان ينتقل اليها المحوران ، فاذا اخذنا مسافة الرقم الأول الى الشرق من المحور الرأسى ، ثم مسافة الرفع الثانى الى الشمال من المحور الأفقى ، فان تقاطع النقطتين هو المركز الوسيط او مركز الأهل السكاني للمدينة كلها .

ولكن ينبغي كما سبق أو نتذكر ان قيمة مركز الثقل السكاني تكون اكبر اذا عملت بالنسبة للأكثر من تعداد ، حيث تظهر مدى نحرك كثافة السكان ، وفي أى اتجاه ، وقد قام المؤلف بعمل النقطة المركزية لسكان مدينة أسيوط فى التعدادات من ١٩٢٧ - ١٩٦٦ واتضح أن النقطة المركزية انتقلت فى هذه الفترة حوالى ١٤٠ مترا الى الشرق ، وكانت الفترة بين تعدادى ١٩٦٠ - ١٩٦٦ هى التى شهدت أكبر قدر من حركة النقطة المركزية نظرا لارتفاع معدلات نمو السكان وكثافتهم فى الاجراء الشرقية واندحيته - من مدينة أسيوط ، بالقياس الى المنطقة الغربية أو القديمة من المدينة (١) . انظر شكل رقم (٣٤) .

وحدات الجوار :

تمثل وحدات الجوار أو المجاورات السكنية Neighbourhoods منطقة سكنية ذات خصائص سكانية متميزة ، ويمكن فى معظم الأحيان تقسيم المدينة الى مجاورات طبقا للأسس عامة متفق عليها . وكانت نقطة البداية فى تقسيم المدينة الى مجاورات هى الدراسة التى قدمها « بيرى » C. Perry فى عام ١٩٢٩ . وتقوم الفكرة اساسا على أن سكان المدن الكبرى لا يمكن النظر اليهم كوحدة واحدة بل ان أحياء المدن تمثل مساحات واسعة وتضم أعدادا سكانية كبيرة جدا ، ولكن اذا نظرنا بدقة فاننا نجد داخل الاحياء وحدات اصغر يتقارب فيها السكان اجتماعيا واقتصاديا ، ونوجد بينهم علاقات يومية مباشرة . ويتراوح عدد سكان المجاورة السكنية بين ١٠ ٠٠٠ نسمة و ٤٠٠٠ نسمة ، وان كان الاتجاه حاليا هو أن يحدد سكان المجاورة السكنية بحوالى ٥٠٠٠ نسمة .

(١) أحمد على اسماعيل ، مدينة أسيوط ، ص ٢٣٤ .

وفكرة المجاورة عند « بيرى » هى أنها ليست مجرد وحدة مساحية
تضم عددا معينا من السكان ، ولكنها تمثل اطارا نفسيا واجتماعيا
واقتصاديا ، وذلك لأن أفراد المجاورة يشعرون عادة بانتماء والفة وذلك
من خلال تعارفهم ومقابلاتهم اليومية ، وهى مساحة صغير يقطعها السكان
عادئ سيرا على الأقدام ، وكانت فكرته فى أن المدرسة الابتدائية تمثل
محورا هاما فى المجاورة وأن اطفال المدرسة يعرفون بعضهم البعض
ويعرفون منازل بعضهم ، وهم واهاليهم يتعاملون مع الدكاكين القليلة
التي توفر لهم حاجاتهم اليومية ويتراوح عدد هؤلاء التلاميذ بين
٣٠٠ - ٦٠٠ تلميذا . وتفصل المجاورات السكنية عن بعضها البعض
طرق شريانية (١) .

هذا وقد تطورت فكرة وحدات الجوار فى الولايات المتحدة ثم
انتقلت بعد ذلك الى أوربا وأصبحت وحدة تخطيطية تراعى فى تقدير
احتياجات السكان من الخدمات ، بل ان بعض المدن الجديدة فى بريطانيا
أخذت بالفكرة ثم عدلت من التسمية ، ومثال ذلك « واشنطن » وهى
أحدى المدن انجلترا ، حيث قسمت الى ١٩ مجاورة تتسع كل واحدة
منها لسكان عددهم ٤٥٠٠ نسمة يعيشون فى مساحة تصل الى ٦٥٠ . كم
مربع ويطلقون على هذه الوحدة اسم « القرية » Village تأكيداً لما يوجد
من تقارب نفسى ووجدانى بين السكان مما نالته فى القرى عادة . وعلى
تنمى احساسا بالانتماء الى وحدة صغيرة دون الاحساس بالمدينة ككل ،
تنمى احساسا بالانتماء الى وحدة صغيرة دون الاحساس بالمدينة ككل .
ولكن ذلك يمكن التغلب عليه بتوفير أنشطة اجتماعية وثقافية تتعدى
حدود المجاورة سواء عن طريق اندية الأحياء أو المدارس الثانوية .

وفى العادة توجد فى المجاورة خدمات أخرى غير المدرسة الابتدائية
ودار الحضانة ، فهى تضم مسجدا أو مكانا للعبادة وحديقة صغيرة .

(1) Perry, Clarence Arther, « The Neighborhood Unit. »
Regional Survey of New York and Its Environs vol. VII, Regional
Plan Association, New York, 1929, pp. 34 - 35.

وإن كانت كثير من المجاورات قد أصبحت تتوفر بها الآن مجمعات أسواق - شوبر ماركت - وأماكن انتظار للسيارات ، وفى المدن الأمريكية على نحو خاص ازدهرت تجارة التجزئة فى المجاورات بدرجة أفضل منها فى المنطقة المركزية من المدينة نظرا لتسهيلات البيع والانتظار (١) .

والذى يهمنا هنا هو أن دراسة سكان المدينة ينبغى أن تأخذ فى اعتبارها محاولة إيجاد علاقة بين توزيعهم مكانيا وبين خصائصهم الاجتماعية والاقتصادية بتقسيم المدينة الى وحدات جوار أو مجاورات ، وتؤدى هذه الدراسة عادة خدمة طيبة لآى مخطط يريد أن يورع الخدمات ذات ذات المرتبة الدنيا على أجزاء المدينة بعدالة ، كما أن ربط توزيع السكان بعاداتهم الاجتماعية وخصائصهم الاقتصادية كما تعكسه فكرة المجاورات السكنية يخدم أهداف التخطيط بدرجة أكبر من مجرد الكثافة أو درجة التزاحم .

ثالثا - تركيب السكان :

تشمل دراسة تركيب السكان كثيرا من المتغيرات التى يدرس بعضها فى المدن عموما ، بينما يوجه الاهتمام الى البعض الآخر فى مدن بذاتها وفق ظروف هذه المدن ، ومن المتغيرات التى تدرس فى المدن عامة التركيب النوعى للسكان أو تقسيم السكان الى ذكور وإناث ، ثم التركيب العمرى وفئات السن لكل من النوعين ، وعمل إهرام سكانية للمدينة أو المدن محل الدراسة ومقارنة المدن ببعضها أو مقارنتها بالريف ، أو مقارنة مدن متماثلة الحجم فى أقطار مختلفة ، تتفق أو تختلف فى درجة نموها الاقتصادى وفى المرحلة التكنولوجية ، أما التركيب العرقى والدينى فهو كما سبق القول يدرس فى حالات خاصة .

(1) King, Leslie J. and Reginald G. Colledge, Cities, Space and Behavior, The Elements of Urban Geography , Prentice - Hall, Englewood cliffs , 1978, pp. 249 - 250; Hudson F. S., Gnography of Settlements , Macdonald and Evans. Norwich, 1977, p. 248.

١ - التركيب النوعى : توجد بصفة عامة فروق فى التركيب النوعى بين المدينة والريف فى المجتمع الواحد ، ولكن قد تنعكس الصورة فى مدن الدول المتقدمة عنها فى مدن الدول النامية ، وفى المجتمعات المفتوحة عنها فى المجتمعات التقليدية ولكن ذلك ليس قدرا دعتوما ، فعلى المجتمعات الغربية والمتقدمة ترتفع نسبة الاناث بالقياس الى الذكور فى المدن وتنخفض فى الريف فعلى انجلترا وويلز يوجد ١٠٢ امرأة فى مقابل كل ١٠٠ من الذكور ، وترتفع النسبة فى فئات العمر ٢٥ - ٤٤ الى ١٠٥ من الاناث فى مقابل كل مائة من الذكور (١) وفى السويد يوجد ٩٢ رجلا فى مقابل كل مائة أنثى ، وكذلك الحال فى اسبانيا (٨٦ر٥ رجل لكل ١٠٠ أنثى) وفى كندا (٩٧ر٨ رجل لكل مائة أنثى) وفى الولايات المتحدة (٩٤ر٤ ذكر لكل ١٠٠ أنثى) وفى البرازيل (٩١ر٤ رجل لكل مائة أنثى) (٢) . أما المجتمعات الشرقية والتقليدية التى لم تتطور صناعية بعد فى آسيا وأفريقية ، فان النسبة النوعية فى مدن تلك المجتمعات تكون عكس ما رأينا فى الدول المتقدمة فعلى المدن من فئة ٢٠٠٠٠ نسمة فأكثر فى تركيا يوجد ٩٣ أنثى لكل مائة من الذكور ، وفى الهند ٨٦ أنثى لكل ١٠٠ رجل ، وفى سيلان ٧٨ وفى باكستان ٧٥ أنثى فى مقل كل ١٠٠ ذكر (٣) وقد يفسر البعض هذا التباين فى النسبة النوعية لعوامل تتعلق بالدين كما يرى « جونسون » الذى يذكر أن نظام العمل فى المجتمعات المسلمة يؤدى الى الا تصبح النساء جزءا رئيسيا من قوة العمل ، وينسرب مثالا بمدينة لاهور الباكستانية حيث يوجد ٧٧٥ أنثى فى مقابل كل الف من الذكور (٤) ولكن تفسير هذا التباين على اسس دينية لا يستقيم ، والا فلماذا تتفق الصورة فى كل من الهند وباكستان وسيلان رغم الاختلافات الدينية المعروفة وكيف تتفق الصورة فى مدينة هندوكية مثل أجرا مع مدينة

(1) Johnson, James, op. cit, P. 44. *

(2) J. Beaujeu — Garnier and Chabot, G., op. cit., p. 359.

(3) Jones, E., op. cit., p. 114.

(4) Johnson, J., op. cit., p. 44.

مسلمة مثل لاهور ؟ ففي أجرا يوجد ١٢٢ رجلا فى مقابل كل ١٠٠ امرأة .
 ان نسبة التعليم بين الاناث ، ومركز المرأة فى المجتمع ، ودرجة التطور
 الاقتصادى ، كلها متغيرات أساسية تؤدى الى تفاوت فى النسبة النوعية بين
 مدن الدول المتقدمة والدول النامية او المتخلفة ، تحدد مدى اقبال المرأة على
 الهجرة من الريف الى المدينة ، كما ان فرص العمالة وارتفاع الأجور فى
 مدن الدول المنتجة للبترول تجتذب هجرة خارجية الى جابب الهجرة
 الداخلية ، وتكون الهجرة للذكور بالدرجة الاولى . وفى دراسه عن مدينة
 جدة اتضح أن الذكور يشكلون ٥٤ر٣% من السكان على حين نُسكَل الاناث
 ٤٥ر٧% كما اتضح من فحص سجلات ادارة الجوازات والجنسية لعام ١٩٧٣
 ان الاناث الوافدات بقصد الإقامة يشكلن نسبة ٢٠% من جملة القادمين
 لهذا الغرض فى العام المذكور ، رغم أن أكثر من نصف سكان مدينة جدة
 من غير السعوديين وعلى حين أسهمت الهجرة الداخلية بنسبة ٣٢% من
 تكوين سكان جدة فقد أسهمت الهجرة الخارجية بنسبة ٥٣% تقريبا (١) .

ومن أجل فهم مدى انسجام النسبة النوعية فى احدى المدن مع
 المجتمع ينبغى مقارنة هذه النسبة فى المدينة والريف والدولة جميعا ،
 فقد تكون مدينة مثل أجرا الهندية مدينة شاذة ، ولكن دراسه بقية المدن
 الهندية فى فئتها تظهر انها ليست مدينة فريدة فى هذا المجال ، بل ان
 الأمر يتعدى الهند الى مدن جنوب شرقى آسيا عامة ، حيث ترتفع فيها
 نسبة الذكور عن الاناث ، ونجد عكس ذلك فى مدن أمريكا اللاتينية ،
 حيث تزيد أعداد النساء عن أعداد الذكور . ولذلك لابد من البحث عن
 تفسير له أبعاد اجتماعية واقتصادية (٢) .

ويؤثر فى التركيب النوعى للسكان مدى التخصص الوظيفى فى
 المدن ، ففي مدن الصناعة يسود الذكور لانهم قاعدة العمالة الصناعية ،
 كما هو الحال فى مدن شيفلد أو بروتول فى إنجلترا ، بل أن هذا

(١) أحمد على اسماعيل ، مدينة جدة ، ص ١٢٩ - ١٨ .

(2) Browing, H. L., Methods for Describing Age - Sex Structure of Cities , in Gibbs, J. P. cit.. pp. 360 - 361.

يلاحظ فى مدن الدول النامية حديثة العهد بالصناعة مثل البرازيل أو الهند ، ففى كلكتا يوجد ١٧٥ر٤ رجلا وفى أحمد آباد يوجد ١٣٠ر٧ رجلا فى مقابل كل ١٠٠ أنثى ، وتعتبر مدن النقاها أو المنتجعات مناقضة فى تركيب سكانها النوعى للمدن الصناعية ويرتبط ذلك عادة بارتفاع نسبة الهولة بين النساء عنها بين الرجال فمن المعروف أن النساء يعمرن أكثر من الرجال وفى مدينة بورنموث Bournemouth البريطانية يوجد ١٧ر٦ رجلا فى مقابل كل ١٠٠ أنثى من كل الأعمار ، ولكن فى فئة العمر ٦٥ فأكثر تبلغ النساء تسعة أمثال الذكور ، وفى مدينة نيس الفرنسية تكاد الغلبة فى التركيب النوعى أن تكون للنساء ، وفى فئة الثمر ٦٥ عاما فأكثر تشكل النساء نسبة ٦٢ر٦٪ من جملة السكان ، ويظهر الانساج نفسه فى مدن النقاها الأمريكية فى فلوريدا وكاليفورنيا (١) .

وتكاد بعض مدن التعدين ومدن الحاميات العسكرية أن تكون مدنا مذكرة بنسبة ١٠٠٪ أحيانا ، وخاصة اذا كانت هذه المدن فى مناطق معزولة عن بقية المعمور ، وهى فى هذه الحالة اقرب الى المعسكرات منها للمدن الدائمة ، وكثيرا ما يكون السكان فى الحالتين غير مستقرين تماما ، فهم يقضون نصف الزمن الذى يعيشون فيه - نظريا - فى هذه المعسكرات ، فى خارجها ، حيث يذهبون الى أسرهم فى مقارها ادائمة . أما المدن متعددة الوظائف فانها تكون عادة أكثر توازنا فى النسبة النوعية من المدن التى تغلب عليها وظيفة واحدة ، ويرتبط ذلك بفرص العمالة للانات ، فقد لاحظ « نلسون » من دراسته للخصائص السكانية لما يقرب من ٩٠٠ مدينة أمريكية وأثر الوظيفة على تركيب السكان ، أن مدن التعدين التى لا تقدم فرص عمالة للنساء عادة ، ترتفع بها نسبة الذكور ، فهم يشكلون ٧٤ر٩٪ من قوة العمل فى مدن تعدين الفحم وترتفع النسبة الى ٨٤ر٤٪ فى مدن البترول وتنخفض نسبة النساء فى قوة العمل الى ٢٧ر١٪ كمتوسط عام لمدن التعدين الأمريكية وهو عكس الحال فى مدن الخدمات ، وفى

(1) Beaujeu - Garnier and Chabot, op. cit., pp. 360 - 361.

مدن الجامعات مثلا يزيد عدد النساء العاملات عن عدد الذكور العاملين
من مدينة برنستون بولاية نيوجرزي (١) .

٢ - التركيب العمري : وهو مكمل لدراسة التركيب النوعي ، وبخاصة
لأمر المدينة كقطب للجذب السكاني تؤثر في فئات عمرية معينة بدرجة
أخر كثيرا من فئات عمرية أخرى ، وإذا كان عدم التوازن النوعي بصورة
حاده يؤثر في الخصوبة ومعدلات الاحلال أو التعويض ، فان تركيز فئات
السن المرتفعة في مدينة ما يمكن أن يكون له نفس الأثر ، فإذا ارتفعت
نسبة السكان من فئة أربعين عاما فأكثر وخاصة بين النساء ، فان هذا يؤدي
الى انخفاض معدلات الانجاب ، في حين يحقق التوازن السكاني في
النوع وفئات للعمر معدلات خصوبة واحلال أكثر استقرارا .

وتمثل المدن مراكز جذب للسكان البالغين الذين لم يرتبطوا بالزواج
بعد ، لهذا ترتفع الهجرة بين فئات العمر الوسطى من الشبان البالغين ،
وتنزل فئات العمر بين ١٥ - ٣٥ عاما هي أكثر الفئات التي تجذبها الهجرة
الى المدن ، وغالبا ما تكون الدوافع الاقتصادية هي السبب الرئيسي في
الهجرة ، ويقدر كل من « السيدة بيجو - جارنييه وشابو » أن الهجرة
لأسباب اقتصادية تشكل ٥٠٪ من جملة المهاجرين الى المدن في فئات
العمر دون الثلاثين عاما ، ومن خلال دراسة عديد من الأقطار خرجا
بنتيجة مؤداها أن عدد السكان البالغين أكبر في المدن منه في الريف ،
وان عدد الأطفال والكهول أقل وجودا في المدن منه في الريف ، ويصدق
ذلك بصورة أوضح كلما ازدادت المدن ضخامة ، ويشيران الى مدينة
« ساوباولو » في البرازيل ، والى المدن الأمريكية الخمسة والعشرين الأكبر
حجما ، ولكن كلما كانت المدن تتحول الى مجتمعات حضرية تضم الضواحي ،
فان نسبة الأطفال تبدأ في الارتفاع ، ومعنى ذلك أن ظاهرة ارتفاع نسبة
الشبان ترتبط بالمدن المركزية دون الضواحي (٢) .

(1) Nelson, H., « Some Characteristics of the Population of
Cities » in Mayer and Kohn, eds., op. cit., pp. 170 - 171 .

(2) Beaujeu - Garnier and Chabot. op. cit., pp. 363 - 364.

أما فى المدن الافريقية التى تتدفق عليها الهجرات من الريف المجاور فان فئات العمر من ٢٠ - ٤٠ عاما ترتفع نسبتها بالقياس الى غيرها من الفئات العمرية على حين تنخفض فئة الأطفال والمراهقين (١٠ - ٢٠ عاما) فى مدينة دكار يشكل الذكور ٥١٤% والانات ٤٨٦% من جملة السكان ، أما توزيعهم على فئات العمر المختلفة فهو كالتالى :

- الفئة صغر - ٩ سنوات تشمل ٣٠١% من السكان (الانات ١٥١%)
- الفئة ١٠ - ١٩ سنة تشمل ١٣٧% من السكان (منها ٧٨% اناث)
- الفئة ٢٠ - ٣٩ سنة تشمل ٣٨١% من السكان (الانات ١٨٦%).
- الفئة ٤٠ - سنة تشمل ١٤٣% من السكان (الانات منها ٥٤%)
- الفئة ٦٠ عاما فأكثر تشمل ٣٨% من السكان (الانات ١٧% منها)

ويظهر من ارقام كل نوع ان الاناث فى فئات العمر الشابة لديهن رغبة فى الهجرة بدرجة أكبر من النساء فى فئات العمر الكبيرة (١) .

وفى دراسة عن مدينة جدة اتضح للمؤلف ان فئة العمر ٢٥ - ٤٤ عاما تشكل ٢٧٤% تقريبا من جملة السكان ، وهذا يفسر مدى الاقبال المرتفع على الهجرة فى هذه الفئة العمرية ، ولما كانت فئات السن العالية (١٥ - ٦٤ عاما) هى ٥١٥% من السكان ، فان هذا يعنى ارتفاع عبء الاعالة وخصوصا بالنسبة للمعالين الصغار (صفر - ١٤ عاما) ، الذين تصل نسبتهم الى ٤٦٢% تقريبا من جملة السكان ، بينما تنخفض فئات اعمار الكهول (٦٥ عاما فأكثر) الى ٢٣% نتيجة لانخفاض متوسطات الأعمار من ناحية ، وعدم اقبال كبار السن على الهجرة من ناحية أخرى (٢) .

(1) Ibid., pp. 365 - 36١.

(٢) أحمد على اسماعيل ، مدينة جدة ص ١٨٠ - ٨١ .

ولمقارنة فئات السن الرئيسية الثلاثة (الأطفال والمراهقين ، الشبان والبالغين والكهول) فى المدينة والريف المصرى ومقارنتها بالنول النامية والمتقدمة ، نجد أنه طبقا للأرقام تعداد ١٩٦٠ ترتفع نسبة الاعالة فى مصر الى ٨٦% عموما ، وهى نصل الى ٨٦,٦% فى المراكز الحضرية فى مقابل ٨٥,٥% فى المراكز الريفية بينما تنخفض نسبة الاعالة فى كولمبو (سيلان) الى ٤٩,٩% وفى جنيف بسويسرا الى ٤٧,٧%(١) .

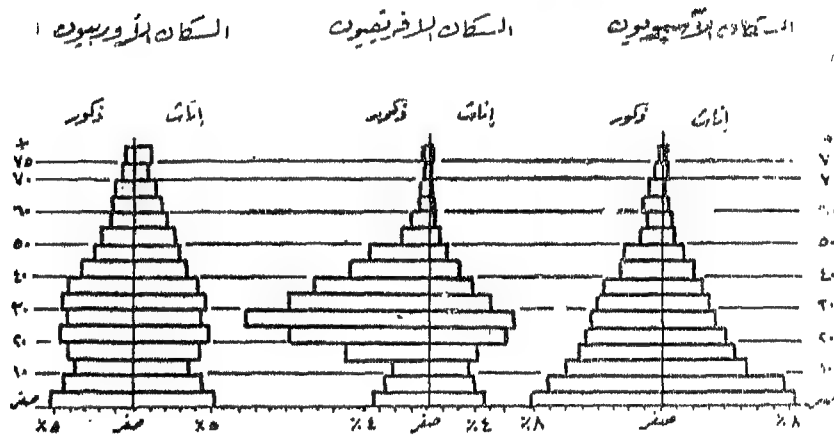
٣ - اهرام السكان : وهى اشكال بيانية تجمع كلا من التركيب النوعى وانعمرى معا ، ولهذا فان دراسة اهرام السكان فى المدن ومقارنتها ببعضها ابض تعطى كثيرا من النتائج الطيبة ، وتظهر انعكاسات الهجرة والعمالة على الالهرام السكانية بوضوح شديد ، كما تظهر أى أحداث مؤثرة على السكان ، فالهرم السكانى يمثل سجلا واضحا لكل ما مر بالسكان من أحداث خلال فترة طويلة تمتد حتى أعلى الفئات العمرية فى الهرم ، وفى بعض الاحيان يمكن عمل أكثر من هرم سكانى للمدينة الواحدة ، وذلك فى حالة تعدد العناصر القومية أو العرقية ، فأهرام السكان لمدينة الكويت يظهر منها كيف ترتفع نسب المهاجرين للعمل من الذكور بدرجة واضحة على هرم غير الكويتيين ، وتكون الاجزاء الوسطى من قسم الذكور ممتدة الى الخارج بوضوح فى فئات العمر الوسطى التى تمثل قوة العمل الرئيسية ، اما فى حالة اهرام السكان الوطنيين فان شكل الهرم منتظم كثيرا ويشبه الالهرام السكانية للدول النامية عموما(٢) .

ويظهر فى حالة الالهرام السكانية لمدينة جوها نسبرج بجمهورية جنوب افريقية (انظر الشكل رقم ٣٥) أن ثمة قدرا كبيرا من الانتظام فى هرم السكان الاوروبيين وهو يقرب فى شكله العام من اهرام كثير من الدول الاوروبية سواء من حيث ارتفاع فئات العمر الوسطى أو اتساع قمة الهرم

-
- (١) أحمد على اسماعيل ، مدينة أسيوط ، ص ٢٤٥ .
 (٢) أحمد على اسماعيل ، أسس علم السكان وتطبيقاته الجغرافية ، ص ص .

كأليل على ارتفاع متوسطات الأعمار ، أو وجود انكماش فى بعض فئات العمر الدنيا بتأثير أزمة الثلاثينات حين انخفضت معدلات المواليد فى الدول الأوروبية . أما هرم السكان الوطنيين فانه متأثر بقوانين التفرقة العنصرية وتصاريح المرور التى تحظر على الأفريقيين من البانتو أن يعيشوا فى المدن البيضاء إلا كعمالة ، ولهذا تنكمش قاعدة هرم الأفريقيين لدرجة واضحة جدا ، على حين تتسع فئات العمر الوسطى ، خاصة بالنسبة للذكور الذين يمثلون عمال المناجم ، وأما هرم السكان الآسيويين فانه يعرب فى ملامحه العامة من أهرام سكان الدول النامية .

أهرام السكان حسب السلالة فى مدينتي جوهانسبرج عام ١٩٤٦



شكل رقم (٣٥)

٤ - التركيب العرقى : كثيرا ما يكون للتركيب العرقى أو السلالى للسكان أثر واضح فى البناء السكانى والاجتماعى ، كما قد يكون له آثاره من حيث استخدام الأراضي فى السكن ويظهر ذلك فى حالة احياء العزلة السلالية ، وحي العزلة Ghetto سمة مميزة لكثير من المدن الأمريكية ، وانواع ان احياء العزلة ظهرت تاريخيا لأسباب دينية واجتماعية ترتبط باليهود الذين كانوا يعيشون كأقليات فى كثير من مدن العالم - وهم سكان

مدن أساسا — يعيشون فى احياء خاصة بهم لها خصائصها المميزة من حيث التصميم العمرانى ، وكانت احياء مقفلة على اليهود لا يعيش فيها غيرهم ونشأت نتيجة لمخاوف اليهود وريبتهم فى غيرهم من السكان والجماعات ، وكما توجد هذه الاحياء فى مدن شمال افريقية ، فانها توجد فى المدن الأوروبية والأمريكية ، وكانت حارة اليهود فى مصر واحدة من هذه الاحياء ، ولكن مفهوم العزلة أو « الغيتو » أصبح الآن لا يقتصر على حارات اليهود وأصبح يستخدم كمصطلح للدلالة على وجود أى جماعة معزولة من الناحية العرقية أو الدينية ، ولذلك يستخدم للتدليل على احياء الرنوج فى المدن الأمريكية وان كان يستخدم أحيانا لوصف الاحياء التى يسكنها الفقراء من البيض فى مدن معظم سكانها من الرنوج وعندئذ يسمى White ghetto وقد تكون احياء العزلة هذه كبيرة المساحة وتضم عددا كبيرا من السكان ، ولكنها تبقى دائما احياء متميزة عن بقية احياء المدينة من حيث كثافة السكان والمساكن ودرجة التزاحم وتناسب الخدمات ، وحين كون الأمر مقتربا بفروق اجتماعية واقتصادية تختلف صورة الحياة تماما عن بقية احياء المدينة ومن أمثلة ذلك حى هارلم فى نيويورك وأحياء الرنوج المختلفة فى مدينة شيكاغو .

ويمكن أن نجد كثيرا من الاحياء التى تكاد أن تخصص لسكنى المهاجرين من دول معينة فى المدن الأمريكية ، فالجماعات الصينية القليلة التى هاجرت الى مدن الغرب الأمريكى لها أحيائها الخاصة التى تختلف كثيرا عن الاحياء الأمريكية ، فالمطاعم والملاقات والأسماء وطابع العمارة الصينى يظهر فى هذه الاحياء التى تسمى بحق المدينة الصينية China Town وأقدمها يوجد فى سان فرانسيسكو .

وقد تتعدد الجماعات المهاجرة التى تعيش فى أحياء منعزلة أو شبه منعزلة فى مدينة واحدة ، كما هو الحال فى حى South End فى مدينة

(1) Morrill, R, « The Negro Ghetto : Problems and Alternatives » . Geographical Review, LV (1965), pp. 339 - 361; Aber Adoms and Gould , op. cit., pp. 230 - 231 .

بوستن ، ففي عام ١٩٥٠ كان سكان بوستن ٨٠٠٠٠٠ نسمة يعيش ٥١٠٠٠ منهم في هذا الحي ، وعلى حين كانت الكثافة العامة للمنطقة المبنية في بوستن ٩٥ نسمة / الفدان فانها كانت في « ساوث أند » تصل الى ٣٥٠ نسمة للفدان ، ويضم الحي جماعات تنتمي الى ١٣٩ مجموعة عرقية وسلافية وغرمية ، واحتل الايرلنديون المرتبة الاولى يليهم السكان ذوى الأصول العربية ، ثم ياتي الزوج في المرتبة الثالثة . ريعطى تركيب السكان العمرى نمطا غريبا ، حيث اغلبية السكان يتركزون في الفئة بين الأربعين والستين عاما ، وعلى حين كانت أعداد السكان فوق ٦٠ عاما هي ٩٦٥٥ نسمة ، فان السكان دون الثامنة عشرة كن عددهم ٨٤١٩ فقط ، ورغم انخفاض نسبة الاطفال ، فان وفيات الاطفال ترتفع عن المتوسط العام للمدينة بنسبة ٥٠٪ ، وترتفع نسبة الباربات والجرائم والمخالفات في هذا الحي عن بقية احياء المدينة بدرجة واضحة (١) .

وهكذا فان دراسة الخصائص العرقية والسلافية في بعض المدن تفسر كثيرا من جوانب الحياة في المدن التي تتعدد بها العناصر ، في حين لا يكون لتلك الدراسة أهمية في المدن المتجانسة عرقيا وقوميا .

٥ - التركيب الدينى للسكان : للدين اثر هام في حياة الانسان منذ أقدم عصور التاريخ ، وقد رأينا ان المعبد كان أحد المعالم الأساسية في هندسة المدن وتركيبها منذ فجر التاريخ في مدن الحضارات القديمة ، كما كانت الكاتدرائية او المسجد الجامع سمة تميز المدن عن القرى قبل ان تتزايد أحجام القرى والمدن في عصر الصناعة ، وعلى الرغم من ان بعض الدول تنادى بالعلمانية - مثل تركيا - وأن دولا أخرى قد يصل الامر فيها الى محاربة الدين - مثل الدول الشيوعية - فان النس في كل المجتمعات ترتبط بقيم دينية ، وكثيرا ما يتولى السكان انشاء مؤسساتهم الدينية اذا لم تقم الدولة بذلك .

واذا كانت الاديان كلها تنادى بالقيم الفاضلة ، فان اتباع مختلف

(1) Bergel. E. E.. Urban Sociology, Mc Graw - Hill, New York, 1955, pp. 413 - 415.

الديانات قد يظهرون الوانا من التعصب التى لا تتفق مع تعاليم دياناتهم ، حتى ولو كانت ديانات وضعية . وفى بعض الأحيان قد توجد فى الأقطار أو فى المدن أقليات دينية أما على شكل عقائد وديانات مستقلة أو فى صورة مذاهب مختلفة ينقسم إليها اتباع الديانة الواحدة ، وتكون لهذا التباين المذهبى آثاره فى تركيب المدن أو فى العلاقات الاجتماعية والاقتصادية للسكان ، بل قد يصل الأمر الى صراع يؤدى الى التخريب والحرب ، وهنا لابد من دراسة التركيب الدينى للسكان على مستوى أحياء المدينة أو الوحدات الأصغر مثل الحارات أو الشياخات والمجاورات . ومن الأمثلة الأساسية للمدن التى يصعب فهم كثير من جوانب تركيبها السمرانى والسكانى دون الإشارة الى التركيب الدينى كثير من مدن الهند وأيجيريا وكذلك كل من مدينة بيروت ومدينة بلقاست فى أيرلندا الشمالية . ومدينة بيروت - ودولة لبنان أيضا - تضم عددا من المذاهب الدينية والفرق المتباينة ، حيث لا يقف الأمر عند المسيحية والاسلام ، اذ تتعدد المذاهب فى كل منهما فالمسيحيون ينقسمون الى مذاهب متعددة أكبرها الموارنة الذين ينقسمون بدورهم الى فئات ومجموعات شبه عشائرية ، وكذلك المسلمون الذين ينقسمون الى سنة وشيعة الى جانب الدروز وغير هؤلاء من الديانات والمذاهب الأخرى . وحين اندلعت الحرب الأهلية والطائفية فى لبنان كانت بيروت أكثر المدن معاناة وتعرضا للتخريب والتدمير . وقسمت بيروت الى قسمين : بيروت الشرقية وهى التى يسكنها ويسيطر عليها المسيحيون أساسا ، وبيروت الغربية وهى تضم أحياء المسلمين ، وكانت منطقة خط التماس وهى التى تضم أحياء وضواحي متن مساحة البرج وساحة الشهداء فى الوسط التجارى والشياخ وعين الرمانة فى الضواحي ، كانت هذه الأجزاء هى أكثر المناطق عرضة للتدمير فى بيروت منذ عام ١٩٧٥ (١) .

(١) محمد محمد سطيحة ، ظاهرة التحضر فى لبنان ، فى التحضر فى الوطن العربى ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، ١٩٧٨ ، الجزء الأول ، ص ٢٩٦ .

وهذه الأجزاء هي التي شهدت نشاط القناصين وما يعرف بالقتل على الهوية .

كما أضاف الاجتياح الاسرائيلي للبنان وسقوط بيروت تحت سيطرة الغزاة كأول عاصمة عربية تخضع للاحتلال الاسرائيلي خارج حدود فلسطين ، أضاف ذلك مشكلات أخرى الى مدينة بيروت . ولذلك فان أي فهم حقيقي لجغرافية مدينة بيروت ينبغي أن يأخذ في اعتباره التركيب الديني للسكان ، وهو أمر لا يتوفر بدقة لعدم وجود تعدادات سكانية أو احصاءات موثوق بها في لبنان - وهذا في حد ذاته أحد انعكاسات التركيب الديني - ويبالغ كل طرف في تقدير اتباعه .

أما في بلفاست فان المشكلة قائمة بين الروم الكاثوليك والبروتستانت . ويمثل توزيع الكاثوليك في بلفاست أحد الملامح المؤثرة بقوة في عدم اسنفار الأحوال في هذه المدينة التي يتحارب فيها أبناء المسيحية بمذهبيها ، وحين كانت المدينة مسورة في القرن السابع عشر لم يكن بها سكان من الروم الكاثوليك يعيشون داخل الأسوار . ولكن كانت لهم بعض التجمعات من الأكواخ الواقعة خارج سور المدينة ، وقد بنوا كنيسة لهم في هذه المنطقة في أواخر القرن الثامن عشر . وخلال النصف الأول من القرن التاسع عشر أدى النمو في حركة التصنيع الى اجتذاب العمالة وانهجرة ، فتدفق تيار من الايرلنديين على بلفاست وبدأت احياء الروم الكاثوليك في الظهور بوضوح .

وبدأت عمليات الفصل بين السكان من أتباع المذهبين حين تأكد للاغلبية من البروتستانت أن الاقلية الكاثوليكية في تزايد مستمر (وهم الآن يشكلون ربع السكان ولكنهم كانوا يصلون الى الثلث في منتصف القرن التاسع عشر) .

وفي أوقات الرخاء والسلم كانت منطقة الحدود بين البروتستانت والكاثوليك هادئة ، ولكن أثناء الاضطرابات كانت الحدود تأخذ صفة حادة وعنيفة . ويرى « ايمريز جونز » في دراسة له عن بلفاست أن الاحياء التي يشكل فيها الكاثوليك نسبة تتفق مع نسبتهم في المدينة ككل

(٢٥٩%) لا توجد فواصل عازلة بين اتباع المذهبيين ، أما حين يكون السكان بكاملهم في احدى الوحدات الادارية أو التعدادية في المدينة اما من الكاثوليك واما من البروتستانت فقط ، فان العزلة والفصل يكونان كاملين .

ويظهر العزل واضحا في القسم الغربى الصناعى من مدينة بلفاست وكذلك في منطقة مركز المدينة . اما فى الأحياء السكنية التى تسكنها الطبقة الوسطى فان مظاهر الفصل بين المذهبيين تقل كثيرا (١) .

ويصدق الأمر نفسه فى ضرورة دراسة التركيب الدينى للمدن بالنسبة لاتباع كل من الاسلام والهندوكية أو السيخ فى مدن الهند وبنجلاديش وباكستان ومنطقة كشمير ، حيث تدور حرب المدن أحيانا بين هذه الفئات الدينية المختلفة .

(1) Emrys Jones , op. cit., pp. 131 - 132.

الفصل الحادى عشر

تخطيط المدينة

عرضنا فى الفصول السابقة لبعض المشكلات التى تعاني منها المدينة المعاصرة ، وكيف ان التزايد المستمر فى سكان المدن ، ونمو المدن المركزية فى بعض الأحيان الى درجة التضخم ، أدى الى عدم كفاية المرافق والخدمات وشبكات الابنية الأساسية لهذه المدن . وقد اسفر ذلك عن ظهور الانجاء التخطيطى فى المدن المعاصرة .

ويعتبر تخطيط المدن واحدا من الأنظمة العلمية التى تخدمها تخصصات مختلفة ، أو أنه فى الواقع يمثل مزيجا من أنظمة علمية متعددة Multi-diciplinary وعلى الرغم من صعوبة تعريفه ، فإنه كثيرا ما يحدد بأنه مزيج من الفن والعلم ، وأنه يهدف الى التوصل الى ترتيب أو تنظيم معقول ومناسب من استخدام الأراضى ، وتحديد مواقع الأنشطة المختلفة داخل المدينة . وتقرير شبكة مناسبة للشوارع والطرق التى تحقق اكبر فائدة عملية للسكان وبما يؤدى الى اختيار مواضع مناسبة لاستخدامات الأراضى توفر لسكان المدينة الاحساس بالراحة والجمال معا .

ولا يمكن القول بأن تخطيط المدن بهذا المعنى يمثل أمرا بالغ الحداثة ، فقد نشأت فى الماضى بعض المدن المخططة ، وقد أشرنا الى بعضها مثل موهنجو دارو وتل العمارنة وبابل وغيرها من المدن القديمة ، كما أشرنا الى الخطة الشبكية التى طبقت فى الاسكندرية (انظر شكل رقم ٢) وأخذها الرومان عن الأغريق وطبقوها فى معسكراتهم ومدنهم واستعمراتهم ، وكانت تلك المدن مقسمة الى بلوكات ، وتقاطع فيها الشوارع بزوايا قائمة ، على أن أهم طرقها كانت تتمثل فى محورين يمتد أحدهما من الشمال الى الجنوب (ويطلق عليه Cardo ويمتد الآخر

منعاقدا عليه من الشرق الى الغرب (ويطلق عليه Decumanus وعند
نهايات هذين الشارعين كانت توجد بوابات المدينة التي تتقاطع عند
المركز بزوايا قائمة (١) .

وعلى الرغم من أن الاعتبارات الصحية والجمالية تمثل أهدافا
رئيسية يراعيها تخطيط المدن عادة ، إلا أنه لا يمكن اغفال الجوانب
الاقتصادية ذات العناصر المتشابهة لان المدن تمثل تركيزا للأنشطة
الاقتصادية في بقعة محدودة من سطح الأرض (٢) . فإذا أخذنا في الاعتبار
بان الانسان يسعى لبذل أدنى جهد لتحقيق أكبر قدر من أهدافه ،
وطبقنا ذلك على الهندسة الداخلية للمدينة وعلى السكن بنوع خاص فان
تعجيل المسافة وسرعة الوصول وسهولته تعتبر من اهم الأهداف التي يعنى
بها تخطيط المدن ، وهى أمور ترتبط باقتصاديات المكان والوقت في أن
معا ، ولذلك ينعكس أثرها على الطلب على الأرضى وعلى العائد
الاقتصادى للاستخدامات المختلفة داخل المدن (٣) .

والواقع ان تخطيط المدن لا يأخذ في اعتباره شبكة الشوارع الداخلية
ونوزيع الأنشطة والوظائف في أجزاء المدينة فحسب ، فهو يعنى أيضا بكثير
من جوانب الموقع والموضع لان ثمة كثيرا من العوامل المحددة التي تؤثر
في عملية التخطيط الداخلى متأثرة بالطبغرافية ، وعلى نحو خاص من
حيث دراسة الميول في السطح ، وشبكات المجارى المائية من انهار
ومخرات سيول وأودية جافة ، وبعض الجوانب الجيولوجية وبخاصة
تركيب التربة ومدى مناسبتها لاقامة المباني والمنشآت كما ان لحركات
الرياح وما يمكن أن تحمله من رمل وأتربة آثارا لا بد من مراعاتها عند
تخطيط المدن ، بل ان التخطيط الحديث للمدن يأخذ في اعتباره كثيرا من

(1) Smailes, A. E., The Geography of Towns, Hutchinson,
London. 1953, p. 99.

(2) Losch, A., The Economics of Location, English edition,
New Haven, 1954, p. 440.

(3) Garner, B. J., Models of Urban Geography and Settlement
Location pp. 304 - 305.

الأمور في المناخ التفصيلي مثل زوايا سقوط أشعة الشمس ومدى الاعتماد عليها في التدفئة أو في بعض العمليات الصناعية. واستخدامها كمصدر نظيف للطاقة بعد الشكوى من التلوث نتيجة لاستخدام وسائل تقليدية للطاقة وهي إحدى المشكلات المعاصرة للمدن .

ويهدف تخطيط المدن إلى إشباع حاجات السكان وتلبيتها في إطار قانوني مشروع . وفي غيبة تخطيط المدن تصبح أرض المدينة خاضعة للتنافس الذي يتحكم فيه سعر الأرض وتفاعله مع العرض والطلب ، وفي ظل سوق حر لبيع الأراضي فإنها تستخدم من أجل تحقيق أكبر عائد في أقل مدى زمني ممكن ، وقد لا تخصص للاستخدام الأمثل مما قد يؤدي إلى مشكلات كثيرة تعاني منها المدن في الأجيال التالية ، هذا إلى جانب أن بعض استخدامات الأرض قد لا تعطى عائداً للأفراد ولكنها ضرورية للغاية ، مثل المحطات النهائية للمواصلات ، والطرق ، ومحطات المجاري والكهرباء ، فهذه الاستخدامات كلها استخدامات عامة لا يربح من ورائها أفراد بذاتهم ، ولكن سكان المدينة جميعاً يجنون الكثير من ورائها ، كما أن وجودها يرفع من أسعار الأراضي التي تفيد منها .

دور الجغرافي في تخطيط المدن :

إذا كان التخطيط عملية لا يقوم بها فرد ، ولكن تقوم بها مجموعة من ذوي التخصصات المختلفة، فهل للجغرافي دور يقوم به في هذه العملية، وما هي الإضافات التي يمكن أن يسهم بها ؟

في الإجابة عن هذا السؤال يقول « دو كسيادس » : إن المحلات العمرانية ليست وليدة الأمس ، والعلوم التي تتناولها بالدراسة قديمة جداً ، وكان لدى الجغرافيين دائماً اهتماماتهم بالمحلات العمرانية ، أما المهندسون المعماريون فقد بنوا المدن ، ويهتم مخططوا المدن بأن يعملوا على إيجاد نظام في المدن ، وقد أسهم المؤرخون بكتاباتهم عن تطور القرى والمدن ، ومع ذلك فإن هذه العلوم والمعارف جميعاً لم تقم بدورها في دراسة كافة جوانب مشكلات المحلات العمرانية ، ولذلك أضيفت علوم

أخرى مثل الاقتصاد والاجتماع والانثروبولوجيا وعلم النفس والطب ، لان تخطيط المدن يهتم بجوانب تدخل في اهتمامات المتخصصين في كل هذه العلوم ، الى جانب علوم أخرى مثل الاحياء والبيئة والرياضة وغيرها ، ويعتمد قدر كبير من نجاح التخطيط على مدى التفاعل بين الخبراء في هذه المجالات .

ثم يضيف « دوكسيادس » قائلا بأن ثمة ثلاثة من العلوم التي تعتبر المحلات العمرانية محورا لاهتمامها بصورة كلية وهى : جغرافية المدن وعلم الاقليم والعمران Ekistics ، وتعتبر الجغرافيا اقدم هذه العلوم بعدة آلاف من السنين ، وهى تهتم بدراسة المحلات العمرانية دراسة اصولية من خلال جغرافية المدن ، وان كان أحد أوجه قصورها هو أنها تكتفى بالاهتمام بالجانب الوصفى للمحلات العمرانية ، على الرغم من أن الجغرافيين يذهبون أحيانا الى ما وراء الوصف ، الى التحليل والتقنين والتصور ، وهكذا كان « دينوقراطيس » وهو الذى صاحب الاسكندر كمستشار له ، ولعله هو الذى أرشده الى انشاء عدد من « الاسكندريات » ، وعلى الرغم من ان المتخصصين في جغرافية المدن في الماضى لم يهتموا كثيرا بالتقنين والتصور بطريقة منظمة الا أن « كريستالر » الذى قدم نظرية المحلات المركزية في عام ١٩٣٣ كان جغرافيا ، ووضع أساس كثير من التساؤلات عن العلاقة بين مواقع المحلات العمرانية ونوزيعها المكانى ، واذا كان بعض الجغرافيين قد شاركوا أخيرا في عمليات تخطيطية فان مشاركتهم لم تسفر عن حركة واضحة وقوية ، ولم ينتج عن ذلك أفكار منظمة حيال مشكلات المحلات العمرانية (١) .

ثم يضيف « دوكسيادس » بأن ثمة تشابها في المصطلحات في كل من علم الاقليم والعمران وجغرافية المدن ، وأن جغرافية المدن هى التى تدرس على نحو خاص كيف أن كل اقليم توجد به منطقة تتمثل فيها بأكبر قدر من الوضوح خصائص الاقليم الاساسية ، وهذه المنطقة تمثل نواة الاقليم ،

(1) Doxiadis, C. A., Ekistics, An Introduction to the Study of Human Settlements , Hutchinson, London, 1968, p. 57.

وحولها توجد مناطق هامشية ، ويمكن أن تطبق فكرة الاقليم على النحو السابق في دراسات المدن بالنسبة لتوزيع الوظائف أو استخدامات الأراضي (١) .

والواقع أن الجغرافي يمكنه أن يسهم بدور فعال في تخطيط المدن ، وذلك من خلال ما توفره له خبرته من فهم للعلاقات المكانية واثرها في تحديد مواقع المدن الجديدة أو تحليل شبكات الاتصال وامتدادات الأقاليم في المدن القائمة ، التي جانب اسهامه في دراسة الخصائص الموضعية للمدن من تحليل للخريطة الكنتورية ودراسة شبكات التصريف المائي والمستطحات والميول تجنباً لأي أخطار يمكن أن يوفرها اختيار غير مناسب للموقع ، وكذلك يمكنه أن يقوم بدراسات في المناخ التفصيلي وعناصر البيئة المختلفة التي يساعد تحليلها على توفير أكبر قدر ممكن من مرونة التخطيط فيما يتعلق باتجاهات الشوارع واتساعها وتجنب اسعة الشمس أو الافادة منها واختيار مواقع مصدات الرياح وبعض الوظائف تبعاً لحركة الرياح واتجاهاتها .

وفي التخطيط الداخلي للمدن يمكن للجغرافي أن يسهم في رسم خريطة استخدامات الأراضي بالنسبة للمدن القائمة ، أو اقتراح مثل هذه الخريطة بالنسبة للمدن الجديدة ، وكذلك فإن له دوره في الدراسات الاجتماعية والسكانية عن حركات الهجرة واتجاهات المهاجرين وخصائصهم الاجتماعية والاقتصادية وما يمكن أن يعكسه ذلك من اتجاهات في الطلب على السكن ومواصفات المسكن ، كما أنه يمكنه دراسة احتمالات نمو السكان في المستقبل وخصائص تركيب السكان النوعي والعمرى ، وتوزيعهم على وحدات الجوار ، وتقرير الخدمات العامة التي تناسبهم عمرياً ونوعياً . ولكن ذلك كله لا يتطلب جغرافياً تقليدياً بقدر ما يتطلب جغرافياً واسع الأفق تشكل تركيبه الثقافي العام مجموعة متباينة من العلوم الاجتماعية الأخرى وبخاصة في الاجتماع والاقتصاد والسكان .

(1) Ibid, p. 58.

وعلى الجغرافي الذى يشترك فى عمليات التخطيط أن يدرك انه جزء من مجموعة عليها أن تخرج عملا متناسقا . ومن المهم هنا ان نلاحظ أن التخطيط ليس فى حاجة الى ميزانية لتنفيذه فقط ، ولكنه يحتاج الى مخططين قد تمرسوا بالخبرة والتجربة ، هذا الى جانب انه لا بد من أن تتوفر لديهم القدرة على التخيل ، كما أن التخطيط فى حاجة الى دعم من رجال السياسة ، والى أن تتضافر جهود أولئك جميعا فى ظل ظروف مناسبة . كما أن من الضرورى هنا أن نشير الى أن التخطيط لبس وظيفة يقوم بها موظفون حكوميون يستندون فى قوتهم الى مراكزهم الوظيفية ، بل أن هؤلاء قد يشكلون عقبة أمام التخطيط ، لانهم قد ينحاشون مع الواقع ويسلمون به ، بينما ينبغى للمخططين أن تكون لديهم دائما الرغبة فى تغيير بيئة المدن الى بيئة جميلة وعملية ، تحقق راحة العين والسمع معا ، الى جانب توفير الجوانب النفسية والعملية ، وفى بعض الأحيان قد يكون على المخطط أن يلجأ الى حلول جذرية حاسمة والا يقنع بحلول جزئية (١) .

خطة المدينة :

يقصد بخطة المدينة Town Plan ، ١-٢. Layout الشكل العام اندى تأخذه المنطقة المبنية ، سواء فى ذلك اطارها الخارجى أو شبكة الشوارع الداخلية فيها ، وتتأثر خطة المدينة عادة بكثير من العوامل المرضعية ، وبخاصة فيما يتعلق بمظاهر السطح من حيث توزيع اليايس والماء والانحدارات والميول ، ومع ذلك فقد تتشابه المعالم الرئيسية للسطح فى مناطق السهول ، ومع ذلك تتباين خطط مدن السهول ، وذلك تبعا للمرحلة الزمنية التى نشأت فيها والتطور التاريخى الذى شهدته .

وعندما تتضح المدينة ، فتنحول الى واقع مادى ملموس تفصل فيه الشوارع بين مربعاتها السكنية ومنشأتها المختلفة ، تصبح هذه الخطة

(1) Jensen, Rolf, Cities of Vision, Applied Science Publishers, London, 1974, pp. 2 - 4.

حقيقية ثابتة يصعب تعديلها ، فالى جانب ضخامة الاستثمارات التى تنفق فى نسق الشوارع وتعبيدها ، وكذلك فى المباني التى تطل على هذه الشوارع ، فان نمط ملكية الاراضى فى المدن يكون عادة بالغ التعقيد ، لآن الارض تكون مقسمة الى قطع صغيرة ، ويؤدى ذلك الى أن تبقى خطة المدينة أو تخطيطها العام ثابتا على الرغم من انه قد لا يكون مناسباً ويصدق ذلك على نحو خاص بالنسبة للمدن التى نمت خططها تدريجياً وشكلت نسيجاً معقداً على مراحل متباعدة ، أما فى حالة المدن التى انشئت دفعة واحدة ، أو وفق خطة مسبقة مثل المدن التى أنشأتها الادارات الاستعمارية فوق أرض بكر ، فكانت عادة أكثر حظاً من التخطيط (١) .

ويمكن ايجاز أهم الاشكال التى تأخذها الخطة فيما يلى :

١ - الخطة الشبكية :

ويطلق عليها أحيانا خطة رقعة الشطرنج Chequerboard أو خطة شبكة الشواء Gridiron وأهم خصائص هذه الخطة أن شوارعها تتقاطع مع بعضها البعض بزوايا قائمة ، وكما سبق ، فان هذه الخطة قديمة جداً وترجع للالف الثالث قبل الميلاد ، حيث كانت مطبقة فى مدن هارابا وموهنجو دارو ، وان كانت قد نسبت فيما بعد الى هيبوداموس السدى طبقها فى تخطيط كل من بيريه ورودس فى القرن الخامس قبل الميلاد ، كما انتشرت فى المدن الاغريقية فى العالم الهلنستى بعد فتوحات الاسكندر الأكبر ، وتعتبر مدينة الاسكندرية واحدة من المدن التى طبق فيها التخطيط الشبكي ، ثم طبقها الرومان بعد ذلك فى معسكراتهم ومستعمراتهم التى نشروها فى امبراطوريتهم الواسعة (٢) .

ولعل ببساطة هذه الخطة سواء فى رسمها على الورق أو فى تنفيذها على الطبيعة كانت من أهم عوامل انتشارها ، ولكنها مع ذلك لا تخلو

(1) Johnson. J., Urban Geography, pp. 21 - 23.

(2) Bacon, Edmond ., Design of Cities, Penguin, Baltimore, 1976, p. 75.

من عيوب وبصفة خاصة بالنسبة للمرور ، حيث تنعدم الرؤية فيها عمليا في تقاطعات الشوارع ، مما أدى الى ادخال بعض التعديلات عليها في مناطق التقاطعات الرئيسية ، ولكن تلك التعديلات كانت تؤدي الى أشكال غير مناسبة للمباني الواقعة حول هذه التقاطعات ، حيث كان بعضها يأخذ شكل مثلثات مشطورة ، وان كان استخدام هذه المناطق كحدائق أو متنزهات صغيرة يمثل أحد أوجه المعالجة ، ولكن كثيرا ما كان يعنى توقف متكررا للمركبات في نقاط التقاطعات مما يؤدي الى عرقلة حركة المرور واضاعة الوقت ، ويضاف الى عيوب هذا التخطيط الشبكي احيانا ان الشمس والرياح يكون لهما نفس الأثر في الشوارع المتوازية (١) ، ويتضح ذلك عندما لا يكون هذا الأثر مرغوبا فيه .

ومن عيوب الالتزام حرفيا بالتخطيط الشبكي ، ان تطبيقه بلا تعديل في بعض المناطق التالية قد يؤدي الى انحدارات غير مناسبة في الشوارع ، ومن أمثلة ذلك سان فرانسيسكو ، كما انه يؤدي الى أن تشغل الشوارع مساحة كبيرة ، ففي مانهاتان مثلا تغطي الشوارع ٣٠٪ من المساحة الكلية .

وقد طبق التخطيط الشبكي في كثير من المدن الأمريكية ، وفي عام ١٨١١ اقترحت احدى لجان التخطيط في مدينة نيويورك ، فأصبح هو النمط السائد في جزيرة مانهاتان ، ولم تراخ فيه أية تعديلات ليتناسب مع الطبغرافية ، بل ان المساحات التي تركت كمناطق مكشوفة كانت قليلة للغاية ، وظل الأمر كذلك حتى عام ١٨٦٥ حين تم شراء ٨٤٠ فدانا خصصت للحديقة المركزية Central Park وقد ساد التخطيط الشبكي معظم المدن الأمريكية خلال القرن التاسع عشر (٢) .

هذا ، وقد أدى التنافس في تقسيم الأراضي وعمليات بناء المدن من تويات مختلفة الى أن تكونت بعض المدن من عدد من الخطط الشبكية

(1) Beaujeu - Garnier, J. and G. Chabot, Urban Geography, P. 212

(2) Johnson, J., op. cit., p., 26.

البنى لا تتوازي فيها محاور الشوارع في كل الشبكات مما يؤدي الى تعديلات في الاتجاه كما هو الحال في كل من لوس انجيلوس وشيكاغو ، أو كما هو الحال في هلسنكي التي تتكون من شبكتين تتجه احدهما من الشمال الى الغرب الأخرى من الشمال الى الشرق (١) . كما أن مدينة الاسماعلية في مصر خططت ونفذت وفق عدد من الخطط الشبكية التي تتجاوز مع بعضها البعض .

٢ - الخطة الدائرية :

ظلت الخطة الدائرية لفترة طويلة من تاريخ المدن معلما رئيسيا في التخطيط وذلك عندما كانت المدن مسورة ، وكانت أية اضافات أو عمليات نمو للمدن تحدث عن طريق احلال السور بشارع دائري وعمل سور آخر كما يظهر من مراحل نمو مدينة باريس (انظر شكل ٤) أو من الشكل العام لنمو مدينة لندن حتى الآن ، وذلك على الرغم من أن كلا المدينتين يمتد فيهما العمران عبر النهر الذي تقع عليه كل منهما ، ومع ذلك فقد حافظت كل منهما على الشكل الدائري كإطار للخطة العامة، بل أن كثيرا من المدن البريطانية أخذت بفكرة الخطة الدائرية في عمليات التخطيط والتنمية التي شهدتها المدن بعد الحرب العالمية الثانية (٢) .

كما أن الخطة الدائرية قد سادت كثيرا من مدن أوروبا في القرنين السابع عشر والثامن عشر ، وتجد بعضا من آثارها في تخطيط كل من فرساي وسانت بطرسبورج (ليننجراد) وكارلسروه (٣) .

(1) Beaujeu-Garnier and Chobot, op. cit., p 217.

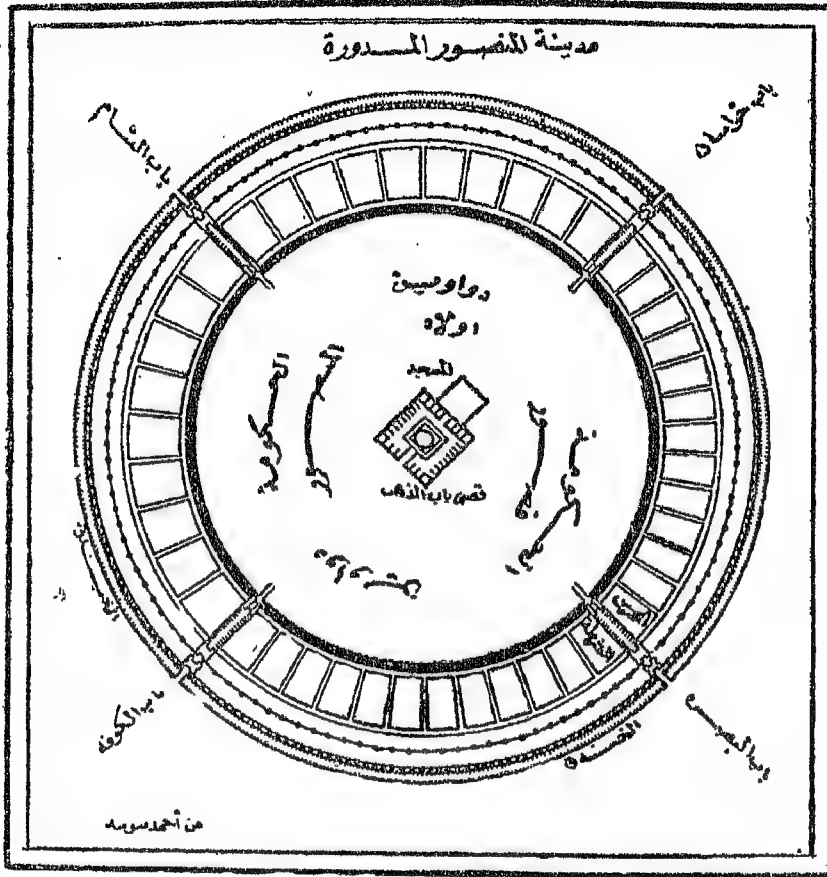
(2) Reynolds, J. P., The Plan. The Changing Objectives of the Drawn Plan. The Town Planning Review,, Vol. 32, Liverpool, 1961, pp. 175 - 175.

(3) Hudson, F. S., A Geography of Settlements, PP. 287 — 288 .

ولكن الخطة الدائرية أقدم عمرا من ذلك بكثير ، فقد كانت نموذجا لنحيط لمدن في العصور القديمة والوسطى ، وكانت مدن الحيثيين في آسيا الصغرى مدنا دائرية منذ العصور القديمة ، كما كانت القدس نرسم في خرائط العصور الوسطى دائرية الشكل (١) . وعندما بنى المنصور مدينة بغداد ، كانت خططها الأولى دائرية ، وقد أطلق عليها تسمية « المدينة المنورة » ، ولعلها لم تكن أول مدينة دائرية في العالم الاسلامي ، فقد خططت على نهج مدينة عراقية اسبق منها وهي الحضر التي لا تزال بعض بقاياها قائمة حتى اليوم ، وكذلك كانت مدينة مارب اليمنية ، وكانت طيسفون دائرية الشكل أيضا ، وهي أسبق من بغداد ، ولكن مدينة المنصور كانت أكثر ضخامة ، حتى انه ليقال انه أحضر مائة ألف من أهل المهين والصناعات لإنشائها ، وانه وجه لاهضار المهندسين أهل المعرفة بالبناء والعلم بالذراع والمساحة وقسمة الارض ، وكتب الى كل بلد في حمل من فيه ممن يفهم شيئا من البناء حتى اجتمع له هذا العدد ، وينال ان المنصور احب ان ينظر الى المدينة قبل انشائها فأمر ان تخط بأسرمل ثم وضعت على تلك الخطوط كرات من القطن وصب عليها النفط فؤقدت فيها النار لابرازها بشكل واضح ، وحفرت أسس الاسوار والخندق المحيط بها من الخارج بحسب هذه الخطوط الموضوعة وأجرى انشاء في الخندق . وكان في أسوارها الخارجية أربعة ابواب متقابلة هي باب الشام في الشمال الغربي وباب الكوفة في الجنوب الغربي وباب البصرة في الجنوب الشرقي وباب خراسان في الشمال الشرقي (انظر الخريطة شكل ٣٦) وفي وسط الدائرة ، أو في الرحبة الوسطى للمدينة أنشأ المنصور مسجده الجامع وبنى الى جواره قصر الذهب المشهور بقبته الخضراء ، وجعل من حول ذلك قصور اولاده ثم دواوين الحكومة . وكانت حصون مدينة المنصور تماثل أقوى المدن المحصنة في

(1) Webster, H., Early European History , Fleath and Co. Boston 1920, pp. 614 - 614 , and Beaujeu - Garnier and Chabot, op. cit., 212.

العصور الوسطى ، حيث تتعدد أسوارها والأبواب التى فى تلك الأسوار ، وكانت هذه الأبواب تغلق عند الحاجة ، وكانت للدكاكين أماكنها المحددة وللشوارع أسماء نابعة من حرف السكان .



شكل رقم (٣٦) المدينة المدورة (بغداد) كما بنيت فى عهد المنصور هذا ، قد قدر بعض الباحثين بأن طول السور الخارجى يصل الى عشرة كيلو مترات وان قطر مدينة المنصور يصل الى ثلاثة كيلو مترات ومساحتها حوالى سبعة كيلو مترات مربعة ونصف ، على حين قدر آخرون أن مساحة المدينة كانت فى حدود ثلاثة كيلو مترات مربعة (١) ، ولكن (١) مصطفى جواد وأحمد سوسة ، دليل خارطة بغداد قديما وحديثا ، مطبوعات المجمع العلمى العراقى ، بغداد ، ١٩٥٨ ، ص ٤٧-٦٣ .

الذى لا خلاف عليه هو ان المدينة وضعت لها خطة وعمل لها نموذج « ماكيت » ونفذت عمليا بدقة وعناية .

كما كانت بعض المدن في جنوب آسيا دائرية الشكل مثل مدينة سريكشتر Srikshetra التى تنسب للأساطير بباها للآلهة على نسق مدينة سوندرسانا Sundarsana الهندية ، وتدل بقايا المدينة على الشكل الدائرى ، كما أن من المدن ذات الشكل الدائرى أيضا بعض مدن الهنود الأمريكيين مثل مدينة سركافيل Circleville في ولاية أوهايو الأمريكية ، وقد أنشئت في عام ١٨١٠ ، وكانت ذات أصول هندية وقد تنبى المخططون الشكل الدائرى الذى وضع الهنود خطته الأولى ، ويتوسط الخطة ميدان تتفرع منه أربع طرق رئيسية وعدد مماثل من الطرق الفرعية والشوارع ، وتوجد حلقات من الشوارع الدائرية يحيط بها من الخارج صفان من المساكن التى تجعل شكلها النهائى يبدو كدائرة وسط مربع ، ونفذ ذلك بين أعوام ١٨٣٧ و ١٨٤٩ (١) .

والواقع أن الخطة الدائرية المكتملة قد تعترض تنفيذها بعض العقبات الجغرافية ممثلة في موانع النمو من الناحية التضاريسية او من حيث صلاحية الموضع للبناء ، كما ان النمو لا يحدث عادة بدرجة منتظمة منطلقا من مركز المدينة بقدر متوازن في كافة الاتجاهات مما يؤدى الى خروج عن الشكل الدائرى ، ومع ذلك فانه اذا كان الشكل الدائرى يمثل نظريا أفضل الاشكال بالنسبة لسهولة الاتصال وعدالته بين المركز والاطراف الخارجية للمدينة في كل اتجاه ، فان الواقع المعاصر للمدن الكبرى يوضح مدى احتقان المرور في المنطقة الاوسطى ، وان أى محاولات للوصول الى مركزها او الخروج منه يتطلب وقتا أطول من الانتقال لمسافة مساوية على الاطراف ، وتتضح صورة ذلك على نحو خاص في المدن المليونية ، والتى انعكس نموها على ازدياد المسافة بين مواقع

(1) Carter. H., The Study of Urban Geography, pp. 160 - 163.

السكن والعمل مما يجعل النقل أعلى تكلفة في المدن الكبيرة عنه في المدن الصغيرة ، وخاصة في المدن الكبرى في الدول النامية (١) .

وقد ظهرت الخطة الدائرية الاشعاعية Radio centric أو الخطة النوى تمتد فيها النمو من منطقة مركزية الى الأطراف على شكل عدد من الحلقات المنتظمة حول المركز ، وتكون الطرق خارجة من المنطقة المركزية الى الأطراف على شكل محاور أو اشعاعات بحيث يمكن أن تشبه انطرق في نمطها شكل النجمة ، ويطلق عليها أحيانا نسيج العنكبوت Spider's Web ، كما تشبه الطرق المتشعبة بالاذرع التي تخرج من قلب المنطقة ، وهذا النمط يؤدي الى مزيد من التركيز والازدحام في المنطقة الوسطى من المدينة وتصبح المساكن في المنطقة الوسطى ذات ايجارات مرتفعة ويكون النمو على الأطراف في كثير من الأحيان على شكل أحياء للفقراء ، وإن كان هذا لا يمنع ظهور ضواحي سكنية راقية تنخفض كثافتها السكانية وترتفع فيها ملكية السيارات الخاصة (٢) . ومع ذلك فإن شكل النجمة في نمو المدن يحدث بدرجة أكبر في ظل وفرة وسائل النقل العام ، أما وسائل النقل الخاصة ، فإنها على الرغم من تأثيرها على نمو المدن الأمريكية ، فإنها ليست مناسبة تماما لنمو مدن الدول النامية . ويحدث الأثر الأكبر للنمو الذي يأخذ محور متعددة في ظل وجود ظروف سكنية أفضل وبتكلفة أقل في المناطق الهامشية وأطراف المدن ، مع وجود وسائل نقل عام ذات كفاءة وفعالية لنقل السكان من الطرف الى قلب المدينة . وتنمو الأحياء السكنية الخارجية على طول محاور الطرق مخلفة فراغات ومناطق غير مبنية بين هذه الأذرع الممتدة من الشوارع والتي تمثل شكل النجمة ، وعلى الرغم من أن الفراغات ما تلبث أن تمتلئ بالعمران ، إلا أن الشوارع تزداد طولاً فتبقى خطة

-
- (١) البنك الدولي ، الاسكان ، ورقة عن السياسة في قطاعه ، مايو ١٩٧٥ ، مطابع الأهرام ، القاهرة ، ١٩٧٧ ، ص ١٦ .
(٢) البنك الدولي ، النقل الحضري ، ورقة عمل قطاعية ، مطابع الأهرام التجارية ، القاهرة ، ١٩٧٧ ، ص ٥٨ .

المدينة محتفظة غالبا بشكلها النجمي ، وهنا يلاحظ أن شبكة النقل العام ليس من الضروري أن تكون للسيارات ، فقد تكون خطوطا للسكك الحديدية ، سواء في ذلك السطحية أم تحت السطحية ومن أمثلة ذلك كل من باريس وطوكيو وكثير من المدن الألمانية (١) .

وإذا كانت طرق النقل بواسطة الانفاق في قطارات كهربية سريعة قد مثلت حلا طيبا للوصول الى المنطقة المركزية في المدن الكبرى بالدول المتقدمة ، فإن الصورة ليست كذلك في الدول النامية الفقيرة التي قد لا تستطيع اقتصادياتها أن تتحمل تكاليف هذه المشروعات ، وبالتالي فقد لا يكون التركيز القائم في المنطقة المركزية لمدينة تلك الأقطار امرا مرغوبا فيه ، ومن أهم الحلول هنا أن يكون المسكن قريبا من مكان العمل بحيث يمكن قطع المسافة سيرا على الأقدام أو باستخدام الدراجات ، كما أنه قد يكون من الضروري إعادة توزيع أماكن العمل والأسواق والمؤسسات التعليمية وغيرها من المؤسسات التي لا تتطلب موقعا مركزيا ولأنها تسبب توليد حركة مرور كثيفة في ساعات الذروة (٢) .

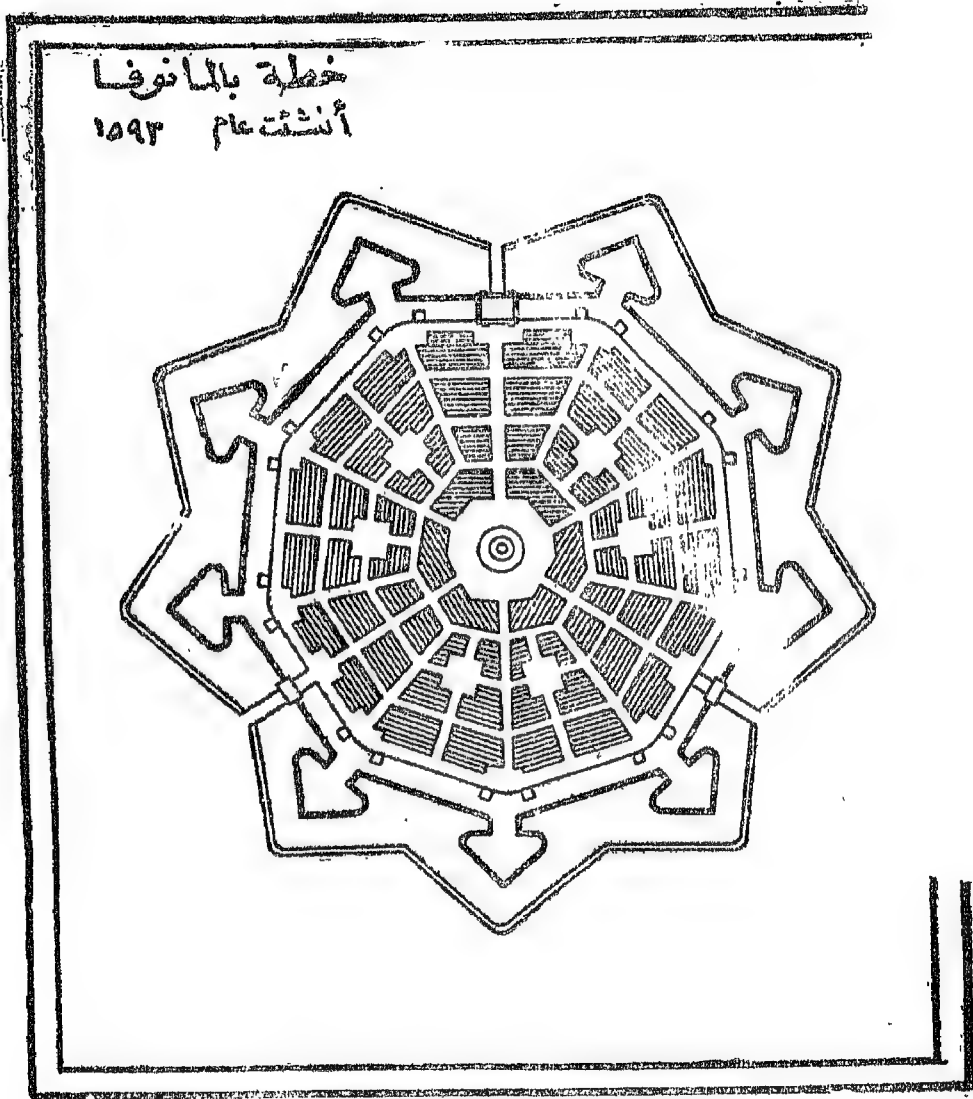
وتجنبنا لعيوب الشكل الدائري والنجمي ، فقد اقترحت وطُورت أشكال جديدة من الخطط شبه الدائرية والتي تتيح رؤية أفضل مثل الشكل السداسي أو الأشكال متعددة الاضلاع من الخارج ، ومن أمثلة ذلك بعض المدن التي وضعت لها أشكال جمالية ومنها مدينة بالمانوفا *Palma Nova* التي أنشئت في عام ١٥٩٣ في مقاطعة فينيسيا (البندقية) الإيطالية ، وكانت المدينة محاطة بتحسينات تتفق مع ما كان سائدا في نهاية القرن السادس عشر . وكان نمط الشوارع يترك مساحات معقولة ومناسبة لأراضي البناء ، وتخرج الشوارع في ترتيب منتظم من مكان مركزي تؤدي إليه طرق ثلاثة رئيسية تنتهي ببوابات في سورة المدينة . أما بقية الشوارع فكانت مرتبة هي الأخرى بما يتفق مع الخطة الإشعاعية

(1) Beaujeu - Garnier and Chobot, op. cit., pp. 225 - 226.

(٢) البنك الدولي ، النقل الحضري ، مرجع سبق ، ص

ص ٥٨ - ٦١ .

المركزية ، وان كانت توجد ستة ميادين ثانوية الى جانب الميدان الرئيسى
الذى يوجد فى مركز المدينة (١) . انظر الشكل رقم (٣٧) .



شكل رقم (٣٧)

(1) Johnson, J., op. cit., pp. 31 - 32.

وكما يرى « لوش » فإن الشكل السدسى للمدن ، وهو الذى يوجد حول نواة مركزية ويتشكل اطواره الخارجى من ستة اضلاع ، تصب فيه شوارع رئيسية ويتفرغ منه اثنا عشر شارعا ، انما يمثل شكلا مقبولا من الناحية النظرية ، كما أنه يمكن تحقيقه عمليا مثلما حدث فى العاصمة الأمريكية واشنطن ، حيث يمثل مبنى الكابيتول مركز الشكل بينما يمثل البيت الأبيض مركزا ثانويا ، كما أن الشكل السداسى لا يزال واضحا فى العاصمة الاسترالية كانبرا ، سواء حول المنطقة الادارية او المكاتب الحكومية ، ولكن هذا الشكل السداسى ينتهى غالبا بالشكل النجمى ، نظرا لوجود الفراغات بين المناطق المبنية ، وبذلك فإن شكل الماسة السداسى ينتهى عادة بشكل النجمة وتكون اذرعها هى الطرق أو السكك الحديدية (٢) .

ومع ذلك فإن هذه الأشكال الهندسية كثيرا ما يوجه إليها النقد من المخططين الذين يرون أن « قبيلة الأشكال الهندسية كلها ليست ذات معنى ، وإن كل الدماء الفنية قد استنزفت من عروقها » (٣) .

٣ - الخطة الشريطية :

فى هذه الخطة يكون نمو العمران متأثرا بمحور طولى أو طريق رئيسى وتنتشر المنطقة المبنية على جانبيه ، ويمكن أن تمتد على شكل نطاقات طولية أو أشرطة وهذا هو الذى أعطاه اسم الخطة الشريطية .

ويكون كل شريط فى العادة متميزا بتخصص وظيفى يغلب عليه ، وتربط الطرق الثانوية بين المساكن ومناطق العمل أو النزهة والترفيه ، وقد أعدت بعض الخطط الشريطية لامتداد نمو مدينة لندن الكبرى فى عام ١٩٤٣ بواسطة مجموعة من المخططين وكانت هذه الخطة (انظر الشكل رقم ٣٨) تقوم على أساس إقامة عدد من المجتمعات

(1) Losch, A., op. cit., p. 443.

(2) Sitte, C., The Art of Building Cities, Van Nostrand New York, 1945, quoted from Jonson, R. op., cit., p. 620.

المسكنية ذات الشكل الشريطى ، والتي ترتبط بالسكك الحديدية التى
تصل مناطق السكن بكل من مناطق العمل والمناطق التجارية ، على أن
تقع المساكن على الأطراف الخارجية وتمتد المناطق التجارية والصناعية
على شكل نواة مستطيلة وسط الخطة المقترحة . ويظهر من الشكل كيف
أن التخطيط الذى اقترح لنمو مدينة لندن يأخذ شكلا تقرب ملامحه من
الهيكل العظمى لسمكه الرنجة ، يمثل العمود الفقرى فيه طريقا رئيسيا
تتبع عليه مراكز الادارة والتجارة ، وتمتد منه اشربة طولية تصل الى
١٦ شريطا تمثل أحياء سكنية يتسع كل حى منها لسكنى ٦٠٠.٠٠٠
نسمة ، وتتقاطع مع الطريق المركزى بزوايا قائمة ، ويوجد فى الخطة
خطان للسكك الحديدية أحدهما رئيسى والثانى فرعى ، كما توجد عدة
مراكز متدرجة فى هيراركية واضحة للخدمات الاجتماعية ويخدم ادناها
مستوى الف نسمة وتشكل كل ستة من هذه المراكز مجاورة سكنية ، كما
تشكل من كل ست مجاورات وحدة بلدية Borough ، ولكن هذه
الخطة لم تجد طريقا للتنفيذ (١) . ولم يكتب للخطة الشريطية الانتشار
فى بريطانيا على العكس من أقطار القارة الأوروبية .

ولم يكن الشكل الشريطى للمدن مقبولا فى الماضى الا للمدن ذات
الأحجام الصغيرة ، وكان يرتبط فى معظم الأحوال بوجود عوامل مانعة
أو محددة الأشكال النمو الأخرى ، وعلى نحو خاص بالنسبة لمظاهر
السطح ، ولكن مع ذلك فقد طبقت الخطة الشريطية فى بعض المدن الكبرى
مثل مدريد فى عام ١٨٩٤ ، كما استخدمها المخططون الروس فى مدينة
سنالجراد (فولجو جراد حاليا) .

وترتبط الخطة الشريطية باسم Don Arturo Soria Mata
الذى كان قد نشر فكرة عنها فى عام ١٨٨٢ واقترح لها حجما سكانيا فى
حدود ٣٠٠٠٠ نسمة ، ورسم خططها العامة بحيث تمتد على طول طريق

(1) Ratcliffe, John, An Introduction to Town and Country
Planning , Hutchinson, London, 1975, pp. 36 - 37.

رئيسى لا يتعدى امتداد العمران العرضى حوله نصف كيلو متر ، اما طوله فانه يتحدد وفقا لدرجة نمو المدينة ، وتقتصر الاستخدامات السكنية على عمق لا يتعدى ٢٠٠ مترا على كلا جانبي الطريق الرئيسى، ثم توجد بعد ذلك حقول الريف المفتوح ، وقد طبق سوريا ماتا افكاره بعد ذلك على مدينة مدريد . وفى مطلع القرن العشرين نشر المهندس الفرنسى « تونى جارييه » Tony Garnier خطة لمدينة صناعية ذات مركز متوسط ، ولكنها تمتد شريطية ، وتنقسم الى مناطق خاصة بكل وظيفة ، اما التطور الهام لفكرة المدينة الشريطية فقد تم على يد المهندس المعمارى السويسرى «لوكوربوزيه» Le Corbusier الذى كان مخططا ومستشرفا للمستقبل ، وقد صمم مدينة شانديجاراه عاصمة البنجاب ، ونشر فكرته عن المدينة المشرقة أو الوضاعة La Ville Radieuse وهى تقوم أساسا على فكرة التخطيط الشريطى ، وللتغلب على التكس والازدحام نادى بفكرة استخدام ناطحات السحاب العلوية ، وتوسع مدينة المستقبل عند « لوكوربوزيه » لثلاثة ملايين نسمة ، وتوجد بها أنفاق وممرات سفلية ونظام مترابط للنقل ومنطقة للأعمال المركزية تضم التجارة والترفيه ترتفع عالية فى الأفق وتحيط بها مربعات سكنية تتراوح ارتفاعاتها ما بين خمسة طوابق الى سبعة ، ثم توجد على الأطراف ضواحي سكنية تتكون أساسا من الحدائق وتليها مدينة شريطية ذات كثافة مرتفعة ومبانيها فى معظمها من ناطحات السحاب (١) .

وقد خصص « لوكوربوزيه » ٩٥% من مساحة المدينة التى اقترحها للمناطق التى تسهل فيها الحركة ، على حين أن مناطق ناطحات السحاب تشغل مساحة محدودة ويمكن أن ترتفع فيها الكثافات الى ألف نسمة للفدان ، والى هذا المخطط ترجع كثير من الأفكار التى عرفت طريقها للتنفيذ بعد ذلك فى عديد من مدن العالم الكبرى مثل الأنفاق وطرق المرور السريعة والطرق العلوية التى أدت الى انسياب حركة المرور منذ عام ١٩٢٠ ، وكانت مدينة لوس انجيلوس من أوائل المدن التى طبقت فيها

(1) Ibid., pp. 34 - 36.

هذه الأفكار ثم تلتها كثير من المدن الأمريكية وما لبثت أن انتشرت فى كثير من الأقطار ، ومع ذلك فقد ظهرت منذ نهاية العقد السادس من هذا القرن كثير من الانتقادات لبناء الأبراج العالية وناطحات السحاب على أساس أن مقاييسها غير انسانية (١) .

كما قدم « سفن دال » Sven Dahl خطة لمدينة شريطية مثالية تمتد فيها المساكن بطول كيلو مترين ، وتتشكل من عدد من البلوكات المستطيلة التى تتوزع على كلا جانبي طريق أو خط يمتد بطول عشرة كيلو مترات ، وتوجد على طول هذا الطريق وظائف التجارة والأعمال والخدمات والادارة والصناعة ، كما توجد على هذا الطريق محطات على أبعاد متساوية هى كيلو متر واحد ، ويكون شكل المدينة النهائى طويلا ، ويمكنها أن تستوعب ٢٠٠٠٠ نسمة ، ويرى أن الحياة فيها يمكن أن تصبح سهلة ميسرة والواقع أن هذا الشكل قريب من التخطيط الشبكي وان كان شريطيا ، وهو يجد كثيرا من التشجيع من أنصار البيئة المفتوحة لأنه يحقق كثيرا من المزايا الصحية ويكفل للسكان اتصالا سهلا بالهواء الطلق والأماكن المفتوحة (٢) .

واذا كانت فكرة المدينة الشريطية تجد اليوم صدق وانتشارا بين المخططين ، مما جعل كثيرا من المدن الجديدة تتأثر بها ، فان ذلك يرجع لعدد من المزايا وهى :

١ - أنها تمتاز بشكلها البسيط الذى لا تنتج عنه مشكلات فى الوقت والتكلفة وحركة المرور .

٢ - سهولة فهم الموقع واتجاهات الحركة للمواطن العادى .

٣ - امكانية النمو العمرانى لمركز المدينة بما يتفق مع التوسع فى المساكن والصناعة .

(1) Hall, Peter, Urban and Regional Planning, Penguin, London, 1979, pp. 73 - 76.

(2) Beaujeu Garnier and Chabot, op. cit., pp. 216 - 217.

٤ - امكانية استيعاب اعداد سكانية أكبر وفقاً لامكانية نمو العمران .

أما أهم العيوب التي تؤخذ على الخطة الشريطية فهي :

١ - صعوبة الوصول للمنطقة المركزية من الأجزاء البعيدة الناتجة عن زيادة النمو .

٢ - صعوبة الفصل في بعض الأحيان بين المرور السريع والمرور المحلي .

٣ - وجود الخدمات المركزية على مسافة طويلة مما يعنى تكلفة أكبر .

نماذج تطبيقية لتخطيط المدن

أولاً - تخطيط المدن في بريطانيا :

سبقت الإشارة الى تطور فكرة مدن الحدائق ثم البلدان الجديدة في بريطانيا كاتجاه تخطيطي ، ولا شك في أن بريطانيا كانت سباقة في هذا المجال ، ويرجع الفضل في ذلك الى السير « أبناز هوارد » الذي أزعجه ما رآه من نمو في المدن الأمريكية ، وخشيته أن يحدث ذلك في بريطانيا ، كما أنه تأثر بأفكار كثيرة لبعض رجال الصناعة في كل من بريطانيا والولايات المتحدة ، والذين كانت تشغلهم الأمور الانسانية إلى جانب حياتهم المادية ، وقد بنى بعض هؤلاء مساكن لعمالهم في المناطق الريفية تجنباً لضوضاء المدينة ، ومن هؤلاء روبرت اوين Robert Owen والسير تيتوس صولت Titus Salt وقد قام أولهما ببناء منطقة سكنية لعماله في New Lanark واما الثاني فقد قام في عام ١٨٣٥ بنقل مصانعه وعماله من براد فورد الى موقع يتوسط الحقول أطلق عليه Saltaire . كما تأثر أيضا بأعمال وأفكار جورج كادبوري George Cadbury الذي قام في عام ١٨٧٩ بإنشاء مصانعه ومساكن عمالها في ضاحية خارج برمنجهام هي Bourneville ، وكذلك وليام ليفر William Lever

صاحب مصانع الصابون الذى قام فى عام ١٨٨٨ بإنشاء بورت سانلايت
Port Sunlight كقرية نموذجية جميلة (١) .

وكذلك قام مهندس الطرق جورج بولمان George Pullman (وهو الذى تنسب اليه عربات البولمان) فى عام ١٨٨٠ بإنشاء مدينة نموذجية خارج شيكاغو ، وقد فعل ذلك أيضا فى المانيا مجموعة شركات كروب Krupp فى عام ١٩٠٦ حين أنشأت عددا من المستوطنات فى منطقة الرور . وكما تأثر هوارد بأفكار أولئك « العمليين » فقد تأثر كذلك بأفكار الفلاسفة و « الأخلاقيين » مثل جيمس سلك بكنجهام James Silk Buckingham الذى نشر فى عام ١٨٤٩ كتابا عنوانه :
« الشرور القومية وعلاجها العملى » National Evils and Practical Remedies

وقد اقترح فى هذا الكتاب انشاء مدن مخططة فى قلب الريف على ان تكون مساحة كل منها ميلا مربعا واحدا ويسكنها عشرة آلاف نسمة ويحيط بها ١٠٠٠٠ فدان من الأراضى الزراعية ، ويملكها ويديرها شركة عامة يملك السكان أسهمها ، وكان من آرائه ألا تدخل فى هذه المدن أية انواع من الخمور والأسلحة والتبغ (٢) ، كما تأثر هوارد بأراء فلاسفة وعلماء اقتصاد ومؤرخين كثيرين أشار الى بعضهم فى كتاباته مثل الفريد مارشال ، أحد كبار المفكرين الاقتصاديين فى العصر الفكتورى ، وادوارد جيبون المؤرخ الفذ . ولكن الأمر الذى تميز به هوارد هو اتجاهه العملى الذى يتجلى فى انه قام باعداد تخطيط يعبر عن أفكاره ثم تولى بنفسه بعد ذلك مباشرة تنفيذ هذا المخطط .

وكان من أفكاره الأساسية التى اقنع الكثيرين بها ، ما يعرف بفكرة مغناطيسات الجذب الثلاثة ، ويتمثل أحدها فى الريف والثانى فى المدينة على حين يجمع الثالث بين المدينة والقرية معا ، ثم تساعل : الى أين يتجه

(1) Ratcliffe, J., op. cit., pp. 26 - 29.

(2) Ibid., pp. 27 - 29.

السكان ، اذا كان فى الريف وحدة او فى المدينة وحدها مزايا وعيوب على حين يعنى اجتماعهما معا التخلص من العيوب وتحقيق المزايا ؟

ففى كل مغناطيس مزاياه التى تمثل القطب الموجب وعيوبه التى تمثل القطب السالب . وفى مغناطيس المدينة تتمثل أهم المزايا فى الجاذبية التى تقدمها الأجور المرتفعة وفرص العمل والترفيه وكل ما يبعث الأمل فى شوارعها ذات الاضاءة الجيدة . أما أهم عيوب مغناطيس المدينة فهى ارتفاع القيمة الايجارية للمساكن وغيرها من الأرضى ، وارتفاع الأسعار وساعات الانتظار والشقاء الطويلة ، وبعد مكان العمل عن السكن ، والهواء غير النقى والأحياء المتدهورة ووجود حانات شرب الخمر .

أما مغناطيس الريف فان أهم عوامل الجذب فيه جمال الطبيعة والشمس المشرقة وخضرة الحقول وانخفاض القيمة الايجارية ، ولكن عوامل الطرد فى الريف تتمثل فى الافتقار الى حياة اجتماعية وانخفاض الأجور وندرة أماكن الترفيه والكتابة (ونلاحظ ان تجربته هنا مستقاه من الريف البريطانى) .

أما اذا اجتمعت خصائص كل من المدينة والقرية فان كفة الحسنات ترجح كثيرا : جمال الطبيعة ، الفرص الكثيرة ، الايجارات المنخفضة والأسعار المناسبة والأجور المرتفعة ووفرة الماء والهواء النقى ، حيث لا يوجد دخان أو مناطق متدهورة ، وحيث المساكن جميلة مشرقة ، وحيث توجد الحياة الاجتماعية الطيبة التى تسودها الحرية والتعاون ، أما المساوئ فانها تكاد فى رأيه أن تتلاشى ، وهذا هو الذى تحققه مدينة الحداثات (١) .

ثم أضاف كل من باتريك جيديس وباتريك أبركرومبى Gealdes and Abercrombie أفكارا جديدة ومتعددة لتخطيط المدن فى بريطانيا ، وكان باتريك جيديس أحد علماء الأحياء الاسكتلنديين ، ولكنه ما لبث أن

(1) Reissman, Leonard, The Urban Process, Cities in Industrial Societies, the Free Press, Glencoe, 1964, pp. 46 - 49.

تحول الى ما أطلق عليه علم « الايكولوجيا البشرية » او العلاقة بين الانسان والبيئة ، ثم درس العناصر والقوى التى تشكل نمو المدن الحديثة وتؤدى الى تغييرها ، ونشر ذلك فى عام ١٩١٥ فى كتابه « Cities in Evolution » وقد أوضح فى كتابه أن ثمة ارتباطا وثيقا بين السكن وبين عناصر الأرض والاقتصاد ، وكان فى ذلك متأثرا بعالم الاجتماع الفرنسى « لو بلاى » Le Play صاحب الثلاثية : المكان ، العمل ، الشعب Place, work, Folk ، وقد توصل جيديس لدراسة الاقليم الطبيعى للمدينة ، وقرر أنه ينبغى أن يمثل الاطار الأساسى لأى عملية لتخطيط المدينة ، وكان بذلك من أوائل القائلين بأن التخطيط يمثل لونا من الهندسة المعمارية التطبيقية ، كما كان من اضافاته الأساسية فهمه لدور الجغرافى فى العملية التخطيطية وهو القيام بعمليات المسح الاقليمى ، ثم القيام بخطوة تالية أكبر قيمة وأهمية وهى تحليل نتائج هذا المسح والذى يمكن بعده الشروع فى اعداد التخطيط .

اما « أبركرومبى » فقد تبنى فى تخطيطه لمدينة لندن الكبرى فى عام ١٩٤٤ كثيرا من المؤثرات والأفكار التى قال بها كل من هوارد وجيديس ، وكان من أهدافه التى وضع من أجلها تخطيط لندن أن يقلل من مركزية الصناعة والسكن فى العاصمة البريطانية ، كما كان يرى أن شق الشوارع الجديدة فى مركز المدينة عن طريق نزع ملكيات الأحياء المتدهورة ودفع تعويضات للملاك وتوفير مساكن لشاغلي هذه المناطق يعتبر أكثر اقتصادا من توسعة الشوارع الحالية التى تمتاز رغم ضيقها فى وسط المدينة بأن أسعار الأراضى مرتفعة فيها وبأن تكلفة واجهات العرض كبيرة للغاية وأن تخطيط قلب المدينة ينبغى أن يأخذ فى الاعتبار خفض الكثافة السكانية وافساح المكان للتجار (١) .

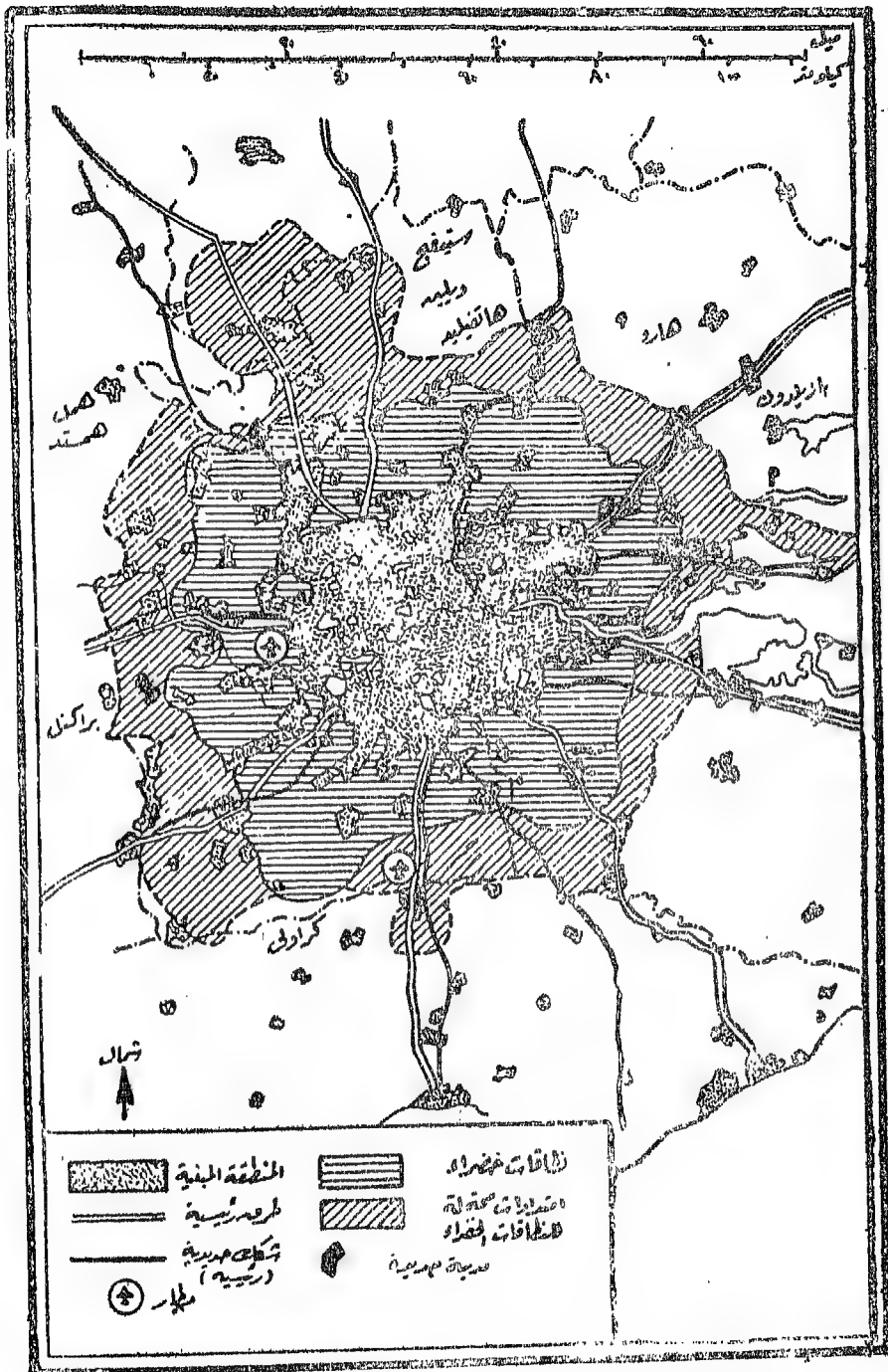
كما أن اكتمال الدراسات التى قام بها الجغرافى البريطانى « ددلى ستامب » ، وقام بها بمعاونة مئات من الباحثين والمساعدین

(1) Abercrombie, Sir Patrick, Town and Country Planning, Oxford Univ. Press, London, 1961, p. 154.

والطلاب ، وأسفرت عن مئات التقارير ، ثم توجت بظهور كتاب « الأرض البريطانية ، استخداماتها وسوء استخدامها » ، فى إبريل عام ١٩٤٧ قد وضع تحت يد المخططين ثروة من البيانات والمعلومات ، وقد أسهم ذلك بلا شك فى خدمة حركة المدن الجديدة التى كانت تطورا لحركة الجاردن سيتى ، وقد وضع هذا الكتاب حلولا لكثير من المشكلات وناقشها بموضوعية ، فعلى حين يذكر مثلا أنه عندما تتساوى كافة الظروف ، فان أى سياسات للتنمية المدن وتطويرها ينبغى أن تتجنب استخدام الأرض الأعلى جودة ، بل تستخدم عوضا عنها الأرض التى تقل عنها جودة ، وان لم يكن ذلك بالأمر السهل أو الممكن دائما ، ولكن ينبغى لأى قرار على المدى الطويل أن يأخذ فى اعتباره المصلحة القومية ، وفى رأيه أن مدينة لندن - التى كانت ما تزال عاصمة للامبراطورية - تحتاج بوضوح الى مطار دولى من الدرجة الأولى ، وربما يقتضى ذلك ضرورة التضحية بأرض زراعية من الدرجة الأولى ، ولكن يبرر ذلك أن الحاجة القومية تعطى أولوية لإنشاء مطار فهو أكثر أهمية من بقاء الأرض واستمرارها كارض زراعية (١) .

هذا ، وقد أثمر التخطيط البريطانى ثمرة باهرة تتمثل فى المدن الجديدة ، التى خضع اختيار مواقعها لدراسات كثيرة ، واختلفت خطة هذه المدن الجديدة طبقا لمتغيرات مختلفة منها العوامل الموضعية واستخدامات الأرض والحجم السكانى المستهدف . ومن نماذج المدن الجديدة نتناول بايجاز كلا من ويلين جاردن سيتى وستيفنج ، حيث تعرض للمامح التخطيط العام لكل منهما مع الإشارة الى النمو الاقتصادى والسكانى . وان كانت توجد حول لندن مدن أخرى جديدة ونطاقات خضراء كما يظهر فى الشكل رقم (٣٩)

(1 Stamp. L Dudlly, The Land of Britain, Its Use & Misuse, Longmans, London, 1950, p. 445.



الخطط الحضرية والمدن الجديدة حول لندن

شكل رقم (٣٩)

(أ) ويلين جاردن سيتى :

بدأت عمليات اختياره موقع هذه المدينة الجديدة فى عام ١٩١٩ ،
ثم بدأت الدراسات التمهيديّة وعمليات التخطيط المبدئى فى عام ١٩٢٠ ،
حيث بدأت المساكن الأولى فى الظهور فى أواخر ذلك العام ، ولم يكن عدد
السكان يتعدى ٤٠٠ نسمة ، ولكنهم تزايدوا فى عام ١٩٢٧ الى ٥٠٠٠
نسمة ، فى مساحة بلغت ٢٥٧٦ فداناً ، وأصبحت تتمتع بصفة المدينة ،
وعلى الرغم من أزمة الكساد العالمى فى الثلاثينات ، فقد ازداد عدد
السكان الى ١٦٧٠٠ نسمة فى عام ١٩٣٩ . وفى عام ١٩٥١ تمت إضافة
أرض جديدة الى المساحة المدنية فأصبحت ٤٢٣١ فداناً .

وكانت خطة « ويلين » تعتمد فى الأساس على أن الحد الأقصى
للسكان كهدف لا ينبغى تجاوزه هو ٤٦٥٠٠ نسمة ولكن هذا الحد رفع
الى ٥٠٠٠٠ نسمة ، وفى عام ١٩٧١ كان عدد السكان قد وصل الى
٤٢٠٠ نسمة .

وفى ويلين جاردن سيتى توجد كثير من المصانع والمؤسسات ،
حيث يزيد عددها عن مائة مؤسسة ، ويعمل فيها ١٨٠٠٠ عامل من عمال
الصناعة ، والأراضى التى تقوم عليها المصانع مؤجرة بعقود يتراوح مداها
الزمنى بين سبعة أعوام و ٩٩٩ عاماً .

ورغم أن الدكاكين التجارية لم تكن متوفرة فى بداية الأمر ،
مما اضطر شركة الاستثمار الى انشاء وحدة مجمع تسوق ، فقد أصبحت
توجد الآن دكاكين كثيرة ومتنوعة ، ويوجد الى جانب المركز التجارى
الرئيسى مكان كبير لانتظار السيارات ، ويوجد فى ويلين جاردن سيتى
٢٤ مدرسة الى جانب كلية التعليم العالمى ومكتبة عامة وثلاثة مراكز صحية
أكبرها هو مستشفى اليزابيث الثانية الذى يضم ٣١٥ سريراً ، وهو أول

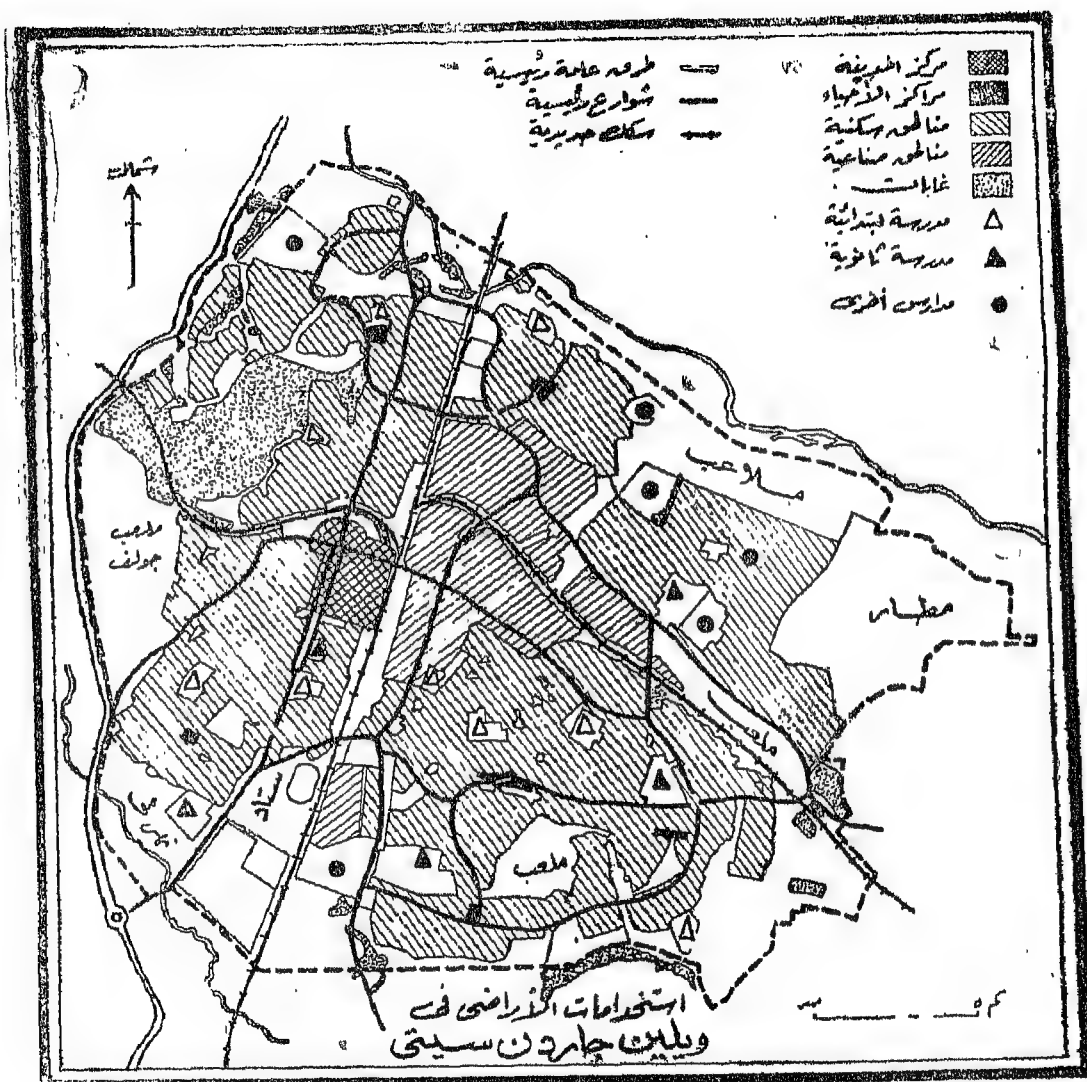
المستشفيات البريطانية العامة التى بنيت بعد الحرب العالمية الثانية وقد افتتح فى عام ١٩٦٣ ، وبه جناح للأمراض النفسية يضم ١٠٠ سرير أخرى .

اما الملاعب والمنتزهات فهى تنتشر فى كل مكان وتوجد حديقة كبيرة مساحتها ١٢٦ فدانا تعرف باسم Stanborough park ، وتضم حماما للسباحة وبحيرة لسباق القوارب التى تنظم كل أسبوع وفى عام ١٩٧١ بدأ العمل فى مركز للترفيه والترويح يضم مسرحا وقاعة للعرض ، وقاعات للموسيقى والاجتماعات ومطعما ، والى جانب ذلك كله يوجد أستاذ رياضى ضخم وملاعب للجولف والاسكواش والتنس (١) .

أما شوارع ويلين جاردن سيتى فقد روعى فيها تجنب الزوايا القائمة والتقاطعات الحادة وبدلا من ذلك فهى تأخذ أشكالا هندسية متعرجة حتى لا تسرع فيها السيارات كما أن كثيرا من الحارات المقفلة Closes تؤدي الى المنازل بما يسمح للأطفال أن يلعبوا أمام منازلهم دون خوف من السيارات . وتوجد فى بعض الأحيان أشجار قديمة ضخمة اعترضت مسار بعض الشوارع ، وقد تمت المحافظة على هذه الأشجار وعدلت مسارات الشوارع لتدور حول مثل تلك الأشجار ، أما فى بقية الشوارع فقد وزعت أشجار من أنواع متنوعة لا تتكرر غالبا ، بحيث يظهر كل شارع كأن له شخصية ولونا مميزا ، وبعض شوارع ويلين لا يمكن أن يقارن من حيث جماله الا بطريق الشانزليزيه فى باريس ، على حين لا تكاد توجد طرق مماثلة له فى مدينة لندن .

وفى جوار ويلين جاردن سيتى توجد غابة طبيعية بقيت على حالها لتضيف جمالا طبيعيا الى تلك البلدة الجميلة الهادئة ، التى تنتشر الخضرة فيها فى كل مكان بما فى ذلك المناطق الصناعية (انظر الخريطة شكل رقم (٤٠)) .

(١) البيانات مأخوذة من ادارة جاردن سيتى وبعض نشراتها .



شكل رقم (٤٠)

- ٣٨٥ -

(م ٢٥ - جغرافيه المدن)

(ب) ستيفنج :

كانت اول مدينة جديدة تقام طبقا لمرسوم المدن الجديدة فى بريطانيا ، وقد بدأ أعدادها فى نوفمبر عام ١٩٤٦ ، وكانت واحدة من المدن الأربع الأولى التى تقرر انشاؤها حول مدينة لندن ، وقد اتفق المخططون على ان تكون مدنا متكاملة لا مدنا تابعة ، وأن يكون منها مركز تجارى وادارى مستقل ، وأن تخصص فى أرضها حصة للصناعة والسكن والخدمات المختلفة والا تكون مجرد مدينة سكنية للنوم . وتقع ستيفنج شمال مدينة لندن فى نقطة متوسطة بين ليتشورث شمالا وويلين جاردن سىتى جنوبا .

ويظهر من خريطة خطة مدينة ستيفنج كيف أن الخط الحديدى يفصل بين المنطقة الصناعية فى غربه وبقية الاستخدامات فى شرقه . ومع ذلك فإن المنطقة الصناعية توجد بها مساحات واسعة من الأرض المكشوفة ، وتحيط بها الحقول والمزارع فى غربها ، أما المدارس وبقية الخدمات فهى موزعة على أحياء المدينة ومجاوراتها ، كما توجد أكثر من منطقة خضراء خصصت للغابات التى تتخلل خطة المدينة ، هذا الى جانب المناطق المكشوفة والمساحات الخضراء الأخرى . انظر شكل رقم (٤١) .

وحين بدأ تعمير هذه المدينة الجديدة فى عام ١٩٤٦ لم يكن سكانها يتجاوزون سبعة آلاف نسمة ولكن عددهم ارتفع فى عام ١٩٧٠ الى ٦٢٠٠٠ نسمة وينتظر أن تصل الى العدد السكانى المستهدف وهو ١٠٥٠٠٠ نسمة . ويوجد بها ٦٦ مشروعاً صناعياً وتجارياً ويعمل بها ١٦٧٠٦ عاملاً وبها ٣١٧ دكاناً وتشغل منطقة المكاتب ٢٥٠٠٠ متراً مربعاً (١) .

(1) Everson, J. A. and Fets Gerald, Inside the City, Longman, London, 1972, p. 186.

ثانيا - تخطيط المدن المصرية :

تخطيط القاهرة الكبرى :

قام الجهاز التخطيطى والتنفيذى للقاهرة الكبرى بعدد من الدراسات تمهيدا لاعداد تخطيط عام للقاهرة الكبرى حتى عام ١٩٩٠ ، وقد استغرقت هذه الدراسات الفترة بين عامى ١٩٦٦ و ١٩٦٩ ، ثم استمرت مناقشة المشروع الذى تم اعداده حتى منتصف عام ١٩٧١ . وكانت اهم الدراسات التى أسفرت عنها جهود الجهاز هى التى تناولت تحديد اقليم القاهرة الكبرى ، ومناطق النمو العمرانى الحالية والمستقبلية واستخدامات الاراضى وشبكة الطرق الرئيسية داخل الاقليم وخارجه ، والمناطق ذات القيمة الحضارية التى يوصى باعادة تخطيطها ، وتقدير حجم الخدمات وبخاصة المدارس والمستشفيات والمناطق المفتوحة ، والتخطيط العام المقترح لشبكة مترو الأنفاق واتصاله بشبكة النقل السطحية ، وأهم ما أسفرت عنه هذه الدراسة هو كما يلى :

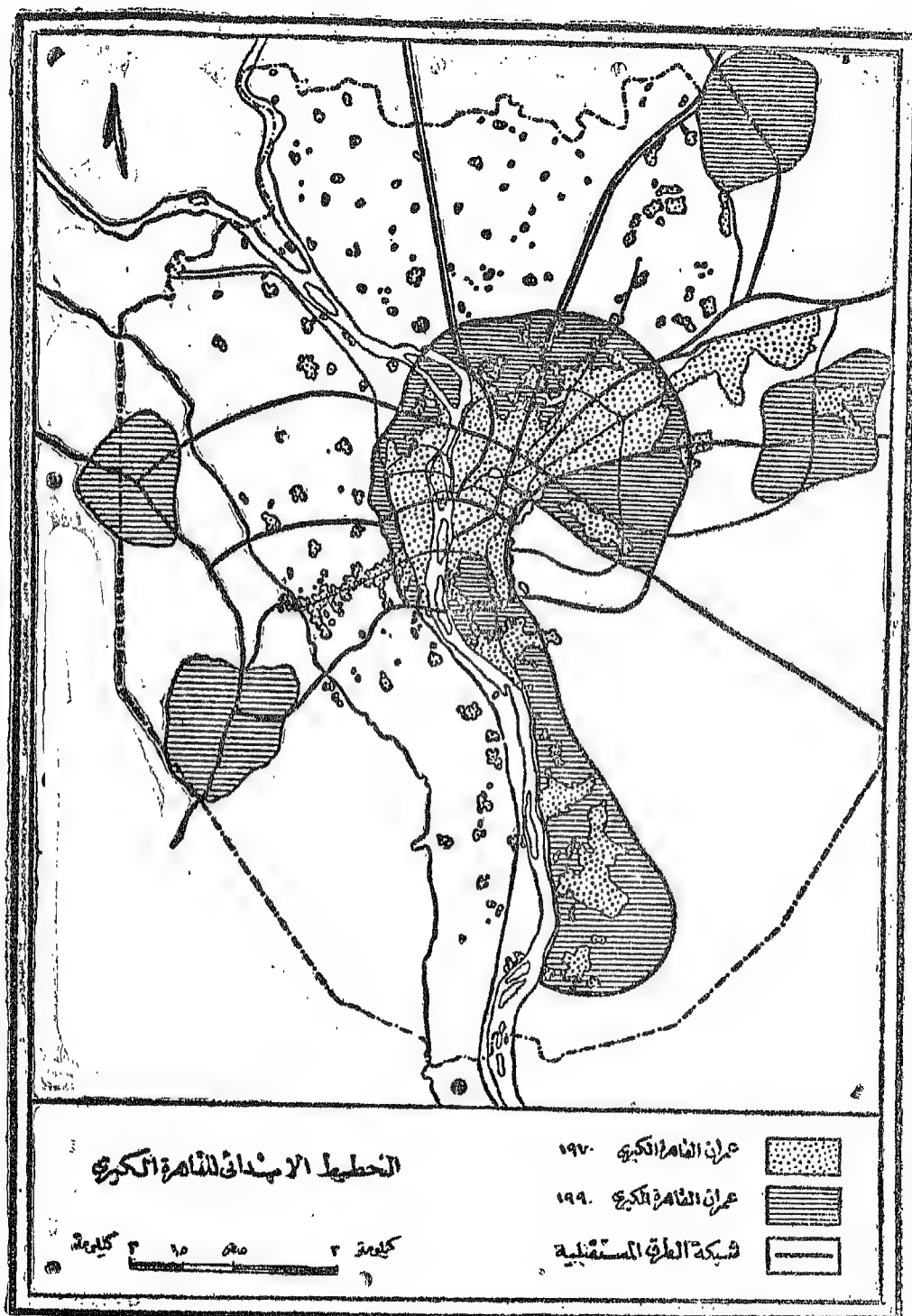
١ - فيما يختص بالأوضاع الحالية :

(أ) النمو العمرانى :

تعتبر القاهرة أقدم مدن العالم احتفاظا بموقعها ، وان اختلفت المواضع التى قام عليها العمران من عصر لآخر ، وهى ترجع الى عصور ما قبل التاريخ ممثلة فى حضارة المعادى ثم أون (عين شمس) وبعد ذلك الى مدينة منف الفرعونية ، وبابليون فى عهد البطالمة والرومان وهى تقع بمنطقة مصر القديمة حاليا ، وكانت قائمة أبان الفتح الاسلامى لمصر . ثم أنشأ عمرو بن العاص مدينة الفسطاط فى عام ٦٤٠ الميلادى وتطورت حين أنشأ على بن مالك مدينة العسكر فى عام ٧٥٠ الميلادى وتقوسم على موضعها حاليا احياء السيدة زينب والسيدة نفيسة ، ثم أنشأ أحمد بن طولون مدينة القطائع فى عام ٨٧١ الميلادى ، وهى تقع بين مسجده ومنطقة قلعة الكباش الحالية ، وقد أنشئت وفق خطة شبكية ، وأعطيت كل قبيلة منطقة محددة . وكانت العسكر مقرا للحاكم ، على حين ظلت الفسطاط هى المدينة الأم والمركز الرئيسى للأعمال والتجارة .

وفى عام ٩٦٩ الميلادى وفد جوهر المصقلى كقائد للدولة الفاطمية وأختار موقع المدينة التى أخذت اسم القاهرة منذ ذلك التاريخ ، ويقع موقعها شمال شرق مراكز العمران السابقة ، بعد أن ترك مساحة من الأرض الفضاء بين القاهرة والمحلات التى سبقتها ، ومع ذلك فقد بقيت الفسطاط مركزا رئيسيا للأنشطة الادارية والتجارية حتى عام ١٠٦٨ حين أصابها حريق مدمر ، وبذلك حلت القاهرة مكانها فى تأدية كل وظائف العاصمة . وفى عام ١١٧١ طور صلاح الدين الأيوبي بعض معالم القاهرة فأنشأ حولها سورا وبنى القلعة ، وطوال تلك الفترة كانت العوامل الموضعية فى شرق النيل تجعل نمو العمران أكثر ما يكون التصاقا بحافة الهضبة على حين كانت المنطقة الممتدة بين حديقة الأزبكية وما يقع غربها حتى نهر النيل أرضا تتعرض للفيضان وتكثر بها الجزر والمستنقعات ، ولذلك لم يتجه العمران إليها ، وظل الحال كذلك حتى القرن الثامن عشر ، حين وفدت الحملة الفرنسية .

ولعل ما ذكره « على مبارك » فى خططه ملخصا عمران القاهرة حتى مطلع العصر الحديث يعطى فكرة طيبة عن ذلك ، حيث يذكر أن الفاطميين كانوا يريدون القاهرة مقرا لعساكرهم وخلفائهم ، لذلك أقاموا حولها سورا تتخلله أبواب منيعة واشترطوا للمرور بها شروطا ، ولم يبيحوا سكنها لكل الناس كما هو شأن الحصون ، ولم يحدث تهاون فى ذلك الا فى نهاية مدتهم حين سكنها بعض الناس وبنوا فى رحابها ، وكانت عاصمة الحكومة مدينة الفسطاط ، ولما زالت دولة الفاطميين أباح الأيوبيون سكنى القاهرة ، وأخذ رجال الدولة يغرسون حولها البساتين ويبنون بها القصور للنزهة وتغيير الهواء ، ثم أخذ الناس بعد أن زادت ثروتهم يبنون فى الفضاء وأرض البساتين وما تخلف من النيل فى الأراضى وحول البرك المتخلفة عنه ، فأخذت المدينة غايتها من النمو فى زمن الناصر محمد بن قلاوون الذى حفر الخليج الناصرى فأكثر الناس من البناء على حافته ، وامتدت المدينة فى زمانه فأصبحت تلال المقطم تحدها شرقا ، وامتدت بين المطرية شمالا وأثر النبى جنوبا ، وعملت الميادين



شكل رقم (٤٢)

بمنية السيرج وشبرا . ثم يضيف بأن القاهرة قسمت - كالفسطاط - الى اثمان وخطط « وكل خط يحتوى على شوارع والشوارع بها دروب وحارات وعطف ، واغلب الحارات والعطف غير نافذ الى الدرب ، فكان المتأمل يراها كعدة قرى متلاصقة . وكانت البلد الى زمن الفرنسية عليها البوابات موضوعة على الدروب والحارات . والعطف منها العمومية ومنها الخصوصية ، وكل بوابة تغلق عند العشاء ، وينام خلفها بواب بأجرة من أهلها ، أى من أهل تلك الحارة ، ولا يتأخر بعد العشاء خارج الحارة الا لضرورة ، مع تنبيهه على البواب حتى يفتح له اذا حضر وإما الحارات فكانت كثيرة الانعطافات ضيقة المسالك ، ليست على هيئة انتظامية ، بل ان بعض البيوت بارز فى الطريق ، والبعض داخل عنه ، وهذا من أسفل ، وإما الأعلى فكانت بعض المشربيات تتلاصق من جوانبها ، وتتلاقى مع ما واجهها ، حتى تحدث سابطا مركبا على جميع الطرق ، فضلا عن الاسبطة الحقيقية وكذا الشوارع لا تزيد عن الحارات فى السعة الا قليلا ، فكان اذا تلاقى جملان تعذر المرور ، وسد الطريق اللهم الا فى بعض أماكن قليلة ، وكان للبلد بوابات تقفل بالليل ويقف عليها الحرس » (١) .

وفى عهد محمد على واسماعيل أنشئت احياء جديدة وشقت شوارع واسعة ، فقد أنشئت احياء عابدين واسماعيلية (ميدان التحرير) والاورا والدقى ، كما مد شارع الهرم ، وفى مطلع القرن العشرين أسست ضاحية مصر الجديدة فى عام ١٩٠٤ ثم تبعتها ضاحية المعادى فى عام ١٩١٠ ، وبدأ عمران القاهرة يأخذ شكله الحالى الذى يمتد على ثلاثة محاور أساسية : يمتد أولها من الشمال الى الجنوب محصورا بين النيل غربا وتلال المقطم شرقا ، ويغشى هذا الامتداد المنطقة بين حلوان جنوبا وشبرا الخيمة شمالا ، ويتمد المحور الثانى من الشمال الشرقى الى الجنوب

(١) على باشا مبارك ، الخطط التوفيقية الجديدة لمصر القاهرة ومدنها وبلادها القديمة والشهيرة ، الجزء الأول ، الطبعة الثانية ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، صص ١٩٦ - ١٩٨ .

الغربي ممتدا بين مصر الجديدة والمهرم ، وأما المحور الثالث فيمتد بين الجيزة وامبابة وهو يقع غرب النيل . ومن الواضح أن هذه المحاور تأخذ شكلا شريطيا يمتد على طول المحاور الأساسية التي تشكل العمران وتؤثر فى شكله وهى نهر النيل وتلال المقطم ومداخل القاهرة ثم امتداد شارع الهرم ، وبصفة عامة فإن خطة نمو مدينة القاهرة تأثرت بكل من الخطة الشريطية والخطة الدائرية المتشعبة ذات النسيج العنكبوتى ولكنها تأثرت بمحددات النمو وهى النهر والتل ، وباقطاب الجذب ممثلة فى الطرق والسهل المفتوح .

أما الحدود التخطيطية لاقليم القاهرة الكبرى فهى تشمل الى جانب « محافظة القاهرة » بحدودها الادارية ، اجزاء من محافظتى الجيزة والقليوبية ، وهى مكونات « مدينة الجيزة » وبعض قرى مراكز امبابة والبدرشين والمصف ومدينة الحوامدية بمحافظة الجيزة ، الى جانب مدينة شبرا الخيمة ومركز القناطر الخيرية لاوبعض القرى فى مركزى شبين القناطر والخانكة من محافظة القليوبية وبذلك تبلغ مساحة هذا الاقليم التخطيطى ٢٩٠٠ كم^٢ أى حوالى ٦٨٥٠٠٠ فدان منها ٤٠٠٠٠٠ فدان من الاراضى الزراعية وحوالى ٦١٠٠٠ فدان تمثل العمران والمناطق المبنية ، أما الباقى فهو مسطحات مائية تمثل فى مجرى النيل (١) .

(ب) الدراسات السكانية :

ظهر من خلال تتبع نمو السكان فى اقليم القاهرة الكبرى حسب حدوده السابقة أن عدد السكان فى تعداد ١٨٩٧ كان أقل من مليون نسمة (٩٨٦٠٠٠ نسمة) لكن توالى الزيادة تدريجيا فى أعداد السكان بمعدلات مرتفعة للغاية ، وبخاصة نتيجة لتضافر كل من الزيادة الطبيعية والهجرة الداخلية ، وأثر ذلك خاصة على نمو سكان مدينة القاهرة حسب حدودها الادارية حتى عام ١٩٤٧ ، ولكن بعد ذلك التعداد أصبحت كل من الجيزة

(١) اللجنة العليا لتخطيط القاهرة الكبرى ، التخطيط الابتدائى العام لاقليم القاهرة الكبرى ، مارس ١٩٧٠ ، الهيئة العامة لشئون المطابع الاميرية ، القاهرة ، ١٩٧١ ، ص ٦ .

جدول رقم (٨)
التغير السكاني باقليم القاهرة الكبرى (١٨٩٧ - ٢٠٠٠)

التعداد أو التقدير	اقليم القاهرة الكبرى	مدينة القاهرة		
عدد السكان بالالف	% من جملة مصر	عدد السكان بالالف	% من الاقليم	
١٨٩٧	٩٨٦	١٠ر٢	٥٩٧	٦٠ر٥
١٩٠٧	١١٣٣	١٠ر١	٦٨٤	٦٠ر٤
١٩١٧	١٣٣٧	١٠ر٥	٨٠٢	٦٠ر٠
١٩٢٧	١٦٧٦	١١ر٨	١٠٧٣	٦٤ر٠
١٩٣٧	٢٠١٧	١٢ر٧	١٣١٢	٦٥ر٠
١٩٤٧	٢٩٦٢	١٥ر٦	٢٠٧٨	٧٠ر١
١٩٦٠	٤٨٢٠	١٨ر٥	٣٣٥٣	٦٩ر٦
١٩٦٦	٦١١٤	٢٠ر٣	٤٢٢٠	٦٩ر٠
١٩٧٦	٧٩٨٦	٢١ر٧	٥٠٨٤	٦٣ر٧
١٩٨٠	٩٢٣٦	٢٢ر٢	٥٧٦٨	٦٢ر١
١٩٩٠	١٢٢١٥	٢٣ر٢	٧١٧٣	٥٨ر٧
٢٠٠٠	١٥٩٠٤	٢٤ر٠	٨٩٣٤	٥٦ر٢

(١) المصدر :

Toulan, Nohad A., New Towns in the Greater Cairo Urban
Region, Regional Study, General Organization for Physical
Planning, Cairo August, 1979, p. 22.

وشبرا الخيمة تزدان بمعدلات أكبر من القاهرة لأسباب كثيرة ترتبط بالتوسع الصناعى والخدمى فيهما الى جانب نمو العمران بدرجة أكبر .
هذا وتشير بعض التقارير والدراسات التى قامت بها الأمم المتحدة ، الى أن بعض مكونات اقليم القاهرة الكبرى وهى القاهرة ، الجيزة وامبابة سوف يصل عدد سكانها فى عام ٢٠٠٠ الى ١٦ر٤ مليون نسمة ، وبذلك تنفجر القاهرة الى المرتبة الحادية عشرة بين مدن العالم الكبرى كما سبق القول .

ومن الأمور الهامة أن موجز تقرير اللجنة العليا لتخطيط القاهرة الكبرى أشار الى حركة العمل اليومية الى القاهرة ، وهى لا تدخل ضمن هذه الأرقام لأنها لا ترد فى التعدادات ، وأوصى بضرورة عمل دراسات عنها ، حيث ذكر « أما عن السكان النهاريين الذين يقصدون الاقليم لقضاء مصالحهم ولا يسكنون به وكذلك المواطنين الذين يعملون بالاقليم يسكنون خارج حدوده ، فلا توجد حتى الآن دراسات أو بيانات احصائية عنهم يمكن الاعتماد عليها ، ويستلزم الأمر عمل دراسة خاصة فى المرحلة القادمة لتقرير ذلك العدد الضخم الذى يؤم الاقليم يوميا لما لذلك من اثر كبير على الخدمات ووسائل النقل والأنشطة الجارية » (١) .

ويتضح من دراسة الجدول رقم (٨) أن سكان « مدينة القاهرة » حسب تعريفها الادارى تضم نسبة آخذة فى الانخفاض منذ تعداد ١٩٤٧ وذلك بالقياس الى جملة سكان اقليم القاهرة الكبرى ، فعلى حين كانت نسبة سكان مدينة القاهرة تصل الى ٦٠ر٥% من سكان الاقليم فى تعداد ١٨٩٧ ثم ارتفعت الى ٧٠ر١% فى تعداد ١٩٤٧ فقد انخفضت الى ٦٣ر٧% فى تعداد ١٩٧٦ ، ويقدر أنها وصلت الى ٦٢% فى عام ١٩٨٠ ، كما ينتظر أن يتوالى انخفاض نسبة سكان مدينة القاهرة الى ٥٦ر٢% من جملة سكان اقليم القاهرة الكبرى فى عام ٢٠٠٠ ليصبح عدد سكان « مدينة القاهرة » فى حدود تسعة ملايين نسمة أو اقل قليلا .

(١) المصدر السابق مباشرة ، ص ٨ .

أما من حيث تركيب السكان النوعى والغمرى ، فيلاحظ فيه انخفاض عدد الاناث عن الذكور ، ويرجع ذلك فى معظمه الى اجتذاب المهاجرين الذكور فى فئات العمر الوسطى ، وان كانت نسبة الاناث فى فئات العمر (٢٥ - ٢٩) أكبر من نسبة الذكور ، وقد عللت دراسات الجهاز التنفيذى والتخطيطى للقاهرة الكبرى ذلك بأن هذه الأعمار تضم الرجال فى سن التجنيد ، كما أن بعضهم قد هاجر الى الخارج ، كما لاحظ التقرير أن ٥١٣% من السكان تبلغ أعمارهم ١٩ عاما فأقل مما يتطلب الاهتمام بهذا العدد مستقبلا نظرا لحاجته الى خدمات من نوع خاص .

أما من حيث القوى العاملة فقد لاحظ التقرير طبقا لبيانات تعداد ١٩٦٠ بأن ٥٢٨% من السكان فى سن العمل لا يمارسون العمل فعلا ، لأن هذه الأعمار تضم ربات البيوت والطلبة ومن لا يجدون فرصة العمل ، أما الذين يعملون فعلا ويقع عليهم عبء الاعالة فعليا فيشكلون ٧٢% من السكان فى سن العمل .

وتأتى الصناعة فى المرتبة الأولى من حيث نسبة العاملين بها وتليها الخدمات ثم المشتغلون بالبيع ، ونسب هذه الأنشطة فى الاقليم على الترتيب هى ٣٠٥% ثم ١٦٦% و ١٢٢% ، ولما كان الاقليم حسب تحديده السابق يضم مساحة كبيرة من الاراضى الزراعية التى تصل مساحتها الى ٢١٠٠٠٠ فدان ، فان الاقليم يضم نسبة لا بأس بها ممن يعملون بالزراعة ، وتصل هذه النسبة الى ١٢٣% من جملة العاملين ، ثم يلى ذلك العاملون بالأعمال الكتابية ونسبتهم ٨٦% ثم أصحاب المهن العلمية والفنية ونسبتهم ٦٧% وأخيرا العاملون بالنقل والمواصلات ونسبتهم ٥٥% من جملة العاملين فى الاقليم .

(ج) المكونات العمرانية واستخدام الاراضى :

تبلغ مساحة اقليم القاهرة الكبرى ٦٨٥ ألف فدان ، تشكل الاراضى الصحراوية والتلال ٥٨٧% منها وتشكل الارض الزراعية ٣٠٥% منها ،

كما تشكل المسطحات المائية ١٧٥٪ منها بينما يشغل العمران ٩٠٥٪ من هذه المساحة ، ويشمل التكوين العمرانى المكونات الآتية :

١ - منطقة قلب المدينة وتصل مساحتها الى ٦٪ من مساحة العمران الكلية وتتركز بها الأنشطة التجارية والمالية والادارية .

٢ - المنطقة الانتقالية وتقع حول منطقة قلب المدينة وتصل مساحتها الى ٢٥٪ من مساحة العمران الكلية وتختلط فيها الاستخدامات الخادمة لأنشطة قلب المدينة .

٣ - المناطق السكنية وتضم ٣٤٥٪ من المساحة الكلية للعمران .

٤ - الخدمات الفرعية وتشغل ١٥٪ من مساحة العمران الكلية وهى موزعة فى كل من مصر الجديدة ، مدينة نصر ، العباسية ، الجيزة والدقى .

٥ - مناطق الصناعة وتشغل ١٣٥٪ من مساحة العمران وتتركز اساسا فى منطقة حلوان وشبرا الخيمة .

٦ - المدافن وتشغل ٢٥٪ من مساحة العمران الكلية ، وقد لاحظت كثير من الدراسات ان تفاقم مشكلة الاسكان ادى الى اختلاط استخدامات المدافن بالاستخدامات السكنية ، ومع ذلك فان هذا الامر يحتاج الى دراسات أكثر تفصيلا وتخصصا (١) . هذا الى جانب ضرورة انتهاء هذا الاستخدام السكنى الغريب .

٧ - يبقى بعد ذلك ٢٦٪ من جملة مساحة العمران وهى تستخدم استخدامات مختلطة ومتنوعة .

أنظر مثلا :

(١) فتحى مصيلحى خطاب ، النمو العمرانى للقاهرة الكبرى فى القرن العشرين ، رسالة دكتوراه ، مقدمة الى كلية الآداب جامعة القاهرة ، ١٩٨٠ ، غير منشورة ، وانظر أيضا ديزموند ستيورات ، القاهرة ، ترجمة يحيى حقى ومقدمة جمال حمدان ، كتاب الهلال ، القاهرة ، ١٩٦٩ .

ويلاحظ بأن انخفاض نسبة المناطق السكنية المنفردة يرجع لان الاستخدامات المتعددة تشغل كثيرا من المباني ، سواء كانت هذه الاستخدامات صناعة أو تجارة أو سكنا ، مما يؤدي الى عدم وضوح الانماط الوظيفية داخل المدينة أو الاقليم ، كما أن العمران في مناطق النمو حدث دون تخطيط أو دراسة عن أنسب الاستخدامات ، وقد حدث ذلك على نحو خاص بالنسبة للتجارة التي زحفت على كثير من الوحدات التي أنشئت للسكن أصلا مما أسهم في زيادة مشكلة الاسكان حدة . كما أن ثمة افتقارا في الخدمات على مستوى المدينة كلها ، وعلى نحو خاص بالنسبة للأجزاء القديمة من المدينة ، وذلك طبقا للمعايير والمعدلات التخطيطية المتعارف عليها .

كما أوضحت بيانات الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء أن حوالى ثلثى اجمالى المباني مكون من طابق واحد أو طابقين (٦٢٢٪ من اجمالى المباني) وأن ١٤٣٪ فقط تعتبر فى حالة جيدة و ١٩٤٪ فى حالة متوسطة و ٢٠٤٪ فى حالة مقبولة ، وأما النسبة الكبرى وهى ٤٥٨٪ فهى فى حالة رديئة ، وتقع معظم المباني الرديئة والمتدهورة فى أقسام باب الشعرية والموسكى التى تتكون ٥٨٪ من مبانيها من ابنية قديمة متهاكة على حين تنخفض هذه النسبة فى قسم قصر النيل الى ٨٪ فقط ، ويلاحظ أن هذه الأقسام تضم قسم باب الشعرية وهو من أعلى أقسام القاهرة فى كثافته السكانية ، أما كل من الموسكى وقصر النيل فإن نسبة الاستخدامات التجارية فيهما مرتفعة ، ومن هنا فإن مشكلة قسم باب الشعرية أكثر وضوحا والحالها .

د - شبكات البنية الأساسية :

١ - مياه الشرب :

بدأت عمليات تغذية القاهرة بالمياه الصالحة للشرب فى عام ١٨٦٥ ، وتوجد عدة محطات لتغذية المدينة بالمياه ، سواء عن طريق يأخذ مباشرة من نهر النيل مثل محطات شمال القاهرة وروض الفرج وجنوب القاهرة

والجيزة وامبابة ، أو عن طريق الآبار الارتوازية مثل منطقة الهرم (آبار منطقة نادى الرماية) ، وشبرا الخيمة . وتبلغ جملة تصرفات مختلف محطات التغذية ١٨٨ مليون متر مكعب يوميا . ونظرا للنمو السريع فى عدد السكان وارتفاع مستويات الاستهلاك التى تجاوزت ٤٠٠ لتر للفرد يوميا (بما فى ذلك استهلاك الصناعة والخدمات والأنشطة الأخرى) فى بعض مناطق القاهرة مثل مصر الجديدة ، نظرا لذلك ، فإن المحطات تعمل بأكثر من طاقتها القصوى ، وكثيرا ما تكون الخزانات خالية من كميات المياه الاحتياطية ، وخاصة أثناء النهار مما يقلل من ضغط المياه ويعنى عدم وصولها الى الأدوار العليا ، هذا الى جانب أن حوالى ٥٠% من اجمالى مبانى القاهرة لا تزال محرومة من المياه . أما على مستوى المجمع الحضرى للقاهرة الكبرى فإن ٢٦٧% من المبانى غير موصل بشبكات المياه الصالحة للشرب فى عام ١٩٦٤ وربما لم يتغير الموقف كثير فى عام ١٩٨٠ .

٢ - المجارى والصرف الصحى :

نفذ مشروع مجارى مدينة القاهرة فى عام ١٩١٤ ، على اساس تصرف يومى ٤٨٠٠٠ متر مكعب يوميا ، بمتوسط ٥٠ لترا للفرد يوميا على أساس سكان تصل جملتهم فى عام ١٩٣٢ الى ٩٦٠٠٠٠ نسمة ، ولكن فى ذلك العام ارتفع التصرف الى ٩١٠٠٠ متر مكعب يوميا ، ثم ارتفع فى الأربعينات الى ١٥٠٠٠٠ متر مكعب يوميا ، وفى عام ١٩٦٠ الى نصف مليون متر مكعب يوميا ، مما أدى الى حدوث مشكلات كثيرة وانهايار كفاءة شبكة الصرف الصحى فى عام ١٩٦٤ ، وعملت عدة مشروعات عاجلة رفعت كفاءة الصرف الى ٧٨٠٠٠٠ متر مكعب يوميا فى عام ١٩٦٩ .

أما مجارى الجيزة فقد نفذت فى عام ١٩٤٥ على أساس تصرف يومى ٥٠٠٠ متر مكعب يوميا وقد تزايدت حتى وصلت الى ١١٠٠٠٠ متر مكعب يوميا فى عام ١٩٦٩ ، وفى حلوان نفذت شبكة صرف طاقتها تصريف ٢٠٠٠٠ متر مكعب يوميا . وبصفة عامة فإن كثيرا من مناطق القاهرة والجيزة وبخاصة التوسعات العمرانية الجديدة لا تزال محرومة من شبكة الصرف

الصحي ، وقد نفذت أخيرا شبكة المعادى فى عام ١٩٨٠ ولكن لا تزال كثير من مناطق التوسعات الجديدة فى حلوان والأهرام بلا شبكة ويقدر أن ٢٠٪ من مبانى مدينة القاهرة غير موصل بالمجارى وترتفع النسبة الى ٤٤٪ فى اقليم القاهرة .

٣ - الطرق والشوارع الرئيسية :

تبلغ مساحة الشوارع والطرق أقل من ٢٥٪ من الكتلة السكنية ، وقد اتضح أن كثيرا من الشوارع لا تصلح لمرور العربات ، وتختلف نسبة الطرق من قسم لآخر فى القاهرة ، ويدخل فى ذلك الطرق غير الصالحة لمرور العربات لضيقها أو تعرجها ، وتتراوح هذه النسبة بين ١٨٪ من مساحة العمران فى مصر القديمة الى ٣٤٪ فى قسم الأزيكية . ويلاحظ أن نسبة الطرق الجيدة الصالحة لمرور مختلف أنواع السيارات لا تقل فى المدن التى تماثل القاهرة حجما ووظيفة عن ٤٠٪ من مساحة المنطقة المتطورة . ويلاحظ أن معظم شوارع القاهرة تضم خليطا متناظرا للغاية من وسائل النقل ، سواء من حيث أحجام المركبات أو سرعتها أو القوة المحركة التى تستخدمها ، بما فى ذلك العربات التى تجرها الدواب ، ولما كان الطريق ملكا لهذه الوسائل جميعا دون تخصيص مسارات لكل نوع منها ، فإن النتيجة تكون فى كثير من الأحيان احتقان المرور ووجود مناطق اختناقات لا ينساب فيها المرور وتخضع أكثر الوسائل سرعة لقيد أكثرها بطئا ، وبالتالي تنخفض كفاءة الشوارع والطرق .

وعلى الرغم من أن ملكية السيارات الخاصة واعداد سيارات الأجرة منخفضة فى مصر نسبيا بالقياس الى عدد السكان ، فإن ضيق الشوارع وعدم وجود مساحات مناسبة أو كافية للانتظار (٥٦٠٠ متر مربع فقط فى المنطقة المركزية لمدينة القاهرة) قد أدى الى أن أصبحت الشوارع تتخذ مواقف لسيارات العاملين والمتفردين على المنطقة المركزية ، وبالنسبة للركاب فقد تزايد عدد ركاب وسائل النقل العام ممن ثلاثة ملايين راكب يوميا فى عام ١٩٦٦ الى ما يزيد عن خمسة ملايين راكب يوميا فى عام ١٩٨٠ .

٤ - الخدمات :

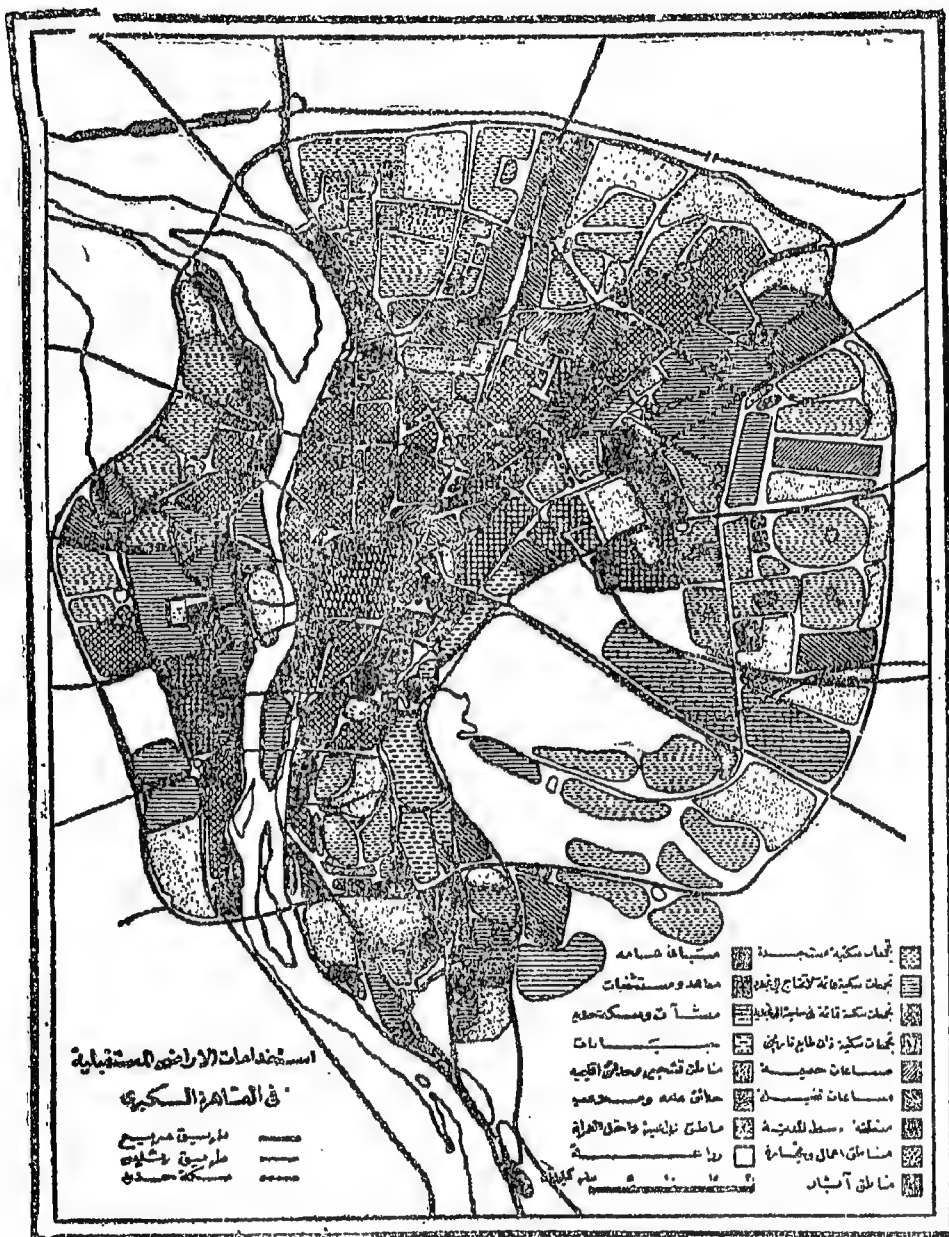
(أ) بالنسبة للتعليم :

كان استيعاب المدارس الابتدائية في عام ١٩٦٦ يصل الى نسبة ٧٦,٦% ممن هم في سن الالتزام ، وتصل النسبة الى ٥٠,٦% ممن هم في أعمار المرحلة الاعدادية والى ٤٨,٢% ممن هم في اعمار المرحلة الثانوية - ولا تزال هذه النسب مع تغيرات قليلة سائدة في عام ١٩٨٠ . ويظهر من نسبة الاستيعاب في المرحلة الابتدائية أنها لا تزال قاصرة عن شمول كل الملزمين مما يعنى وجود مصدر دائم للامية الصغار ، وبرغم مشروعات رفع سن الالتزام الى ١٥ عاما فيما يعرف بمدرسة التعليم الاساسى التى تشمل كلا من المدرستين الابتدائية والاعدادية وتطبق ذلك ابتداء من العام الدراسى ١٩٨١ / ١٩٨٢ فان نسبة الاستيعاب لا تزال دون ٩٠% فى الصف الاول من التعليم الاساسى .

هذا الى جانب المشكلات المدرسية الأخرى مثل ارتفاع كثافة الفصول وتشغيل معظم مدارس المرحلتين الابتدائية والاعدادية الحالية فترتين وأحيانا ثلاث فترات مما جعل دور المدرسة مقصورا على مجرد التعليم دون الاهتمام بالجوانب التربوية والثقافية ، كما أن بعض مباني المدارس لا تصلح لهذا الاستخدام ولا تتوفر بها المنشآت الخدمية من ملاعب ومعامل ومكتبات وفصول للأنشطة .

(ب) بالنسبة للصحة كان يوجد ٢٤٠٠٠ سرير بالمستشفيات

العامة ومستشفيات الولادة بمعدل ٣٢٨ سرير لكل ألف نسمة ، وأحد عشر مستوصفا للأمراض الصدرية بمعدل وحدة لكل ١٨٢٥ مليون نسمة و ٢٤ مركزا لرعاية الطفل بمعدل مركز لكل ١٦٦٠٠٠ نسمة و ٤١ عيادة شاملة بمعدل عيادة لكل ١٨٠٠٠٠ نسمة و ٧٨ مكتب صحة بمعدل مكتب لكل ٩٤٠٠٠ نسمة و ٤٣ وحدة صحية مدرسية بمعدل وحدة لكل ١٦٦٠٠٠ نسمة . وتقل هذه المعدلات جميعا عن المستويات المطلوبة لمواجهة احتياجات سكان الاقليم ، خاصة وأن بعض الأقسام الادارية



شكل رقم (٤٣)

تكاد ان تكون خالية من الخدمات الطبية برغم ارتفاع كثافتها السكانية مثل اقسام المطرية والظاهر والموسكى والجمالية ، وكذلك كانت كثير من مكونات مدينة الجيزة حتى وقت قريب ، ويصدق ذلك بصفة خاصة بالنسبة للعيادات الشاملة .

(ج) بالنسبة للترفيه والحدائق والاماكن المكشوفة اتضح مدى القصور الذى تعاني منه القاهرة ، حيث ان ما يخص الفرد من هذه الخدمات على مستوى القاهرة الكبرى يبلغ ١٦ مترا مربعا ، وتتركز هذه الخدمات فى كل من حدائق القناطر الخيرية وحدائق الحيوان والاورمان ومنطقة الهرم السياحية ، وبقايا حديقة الازبكية وكورنيش النيل والمجرى المائى نفسه وبعض النوادى المتفرقة بالاقليم ، وينبغى هنا ملاحظة ان النسبة السابقة تنخفض الى اكثر من نصف ذلك فى مدينة القاهرة وذلك على الرغم من ان معدلات المناطق المفتوحة فى المدن الكبرى المماثلة تتراوح بين ١٦ و ٤٠ مترا للفرد .

(د) بالنسبة للخدمات الدينية اتضح أنه يوجد مسجد واحد لكل ٦٤٥٠ نسمة على مستوى الاقليم وأنه توجد كنيسة لكل ٦٢٠٠٠ نسمة ، وإن كانت المتوسطات تتفاوت ارتفاعا وانخفاضا من منطقة سكنية الأخرى .

٢ - فيما يختص بنمو السكان والعمران مستقبلا

(أ) فيما يختص بنمو السكان :

أجرى الجهاز التخطيطى والتنفيذى للقاهرة الكبرى عدة دراسات بهدف التوصل الى الحجم السكانى المنتظر فى عام ١٩٩٠ أى بعد عشرين عاما من بداية الفترة التخطيطية ، وقد توصل الى ثلاثة احتمالات بناء على الاختلافات المنتظرة فى كل من الزيادة الطبيعية والهجرة ، وفى حالة ثبات هذين المتغيرين يصل عدد السكان فى عام ١٩٩٠ الى ١٦ر٦ مليون نسمة والاحتمال الثانى يفترض بقاء معدلات الزيادة الطبيعية ثابتة وانخفاض معدلات الهجرة نسبيا ، وطبقا لذلك يصل عدد السكان الى ١٤ر٨ مليون نسمة فى عام ١٩٩٠ وأما الاحتمال

الثالث فيفترض أن تختفى الهجرة الداخلية الى القاهرة بعد عام ١٩٨٥ ويكون النمو السكاني وفقا على الزيادة الطبيعية وفي هذه الحالة يصل عدد السكان الى ١٣١ مليون نسمة في عام ١٩٩٠ وقد تبني الجهاز الاحتمال الثانى الذى يصل فيه عدد السكان الى ١٤٨ مليون نسمة في عام ١٩٩٠ وذلك على أساس البدء الفورى فى اتباع تخطيط اقليمى يشمل كل أجزاء الجمهورية لتتخفف الهجرة الداخلية الى القاهرة الى نصف معدلها ابتداء من عام ١٩٨٥ .

(ب) فيما يختص بنمو العمران :

توجد بعض المناطق ذات الكثافات السكانية المرتفعة للغاية بحيث أصبح من الصعب أن تستوعب هذه المناطق سكانا آخرين ، فهى تزيد عن ٢٠٠ نسمة للفدان فى خمسة عشر قسما من أقسام القاهرة وترتفع فى بعض الأقسام مثل باب الشعرية وروض الفرج الى ٥٠٠ نسمة للفدان ، ويمكن لكثلة العمران الرئيسية أن تستوعب حوالى ٩٥ مليون نسمة على أن تستوعب التجمعات العمران المحيطة بالقاهرة وبعضها ريفى وبعضها الآخر حضرى ، حوالى ١١٧ مليون نسمة ويبقى بعد ذلك حسب الأسقاط السكاني المرجع لعام ١٩٩٠ حوالى ٤١٣ مليون نسمة ، فاذا لم يتم حل مشكلة هذا العدد بأسلوب تخطيطى فسوف يؤدي ذلك الى تضاعف الكثافات السكانية وارتفاع الضغط على المرافق والخدمات التى تعاني بصورتها الحالية قصورا كبيرا ، ومن هنا فان من الضروري حل مشكلة هذا العدد بامتدادات عمرانية خارج كثلة العمران الحالية ، ويحتاج هذا العدد الى حوالى ٤٠٠٠ فدان تقريبا بافتراض كثافة متوسطة تصل الى ١٠٠ نسمة / الفدان فاذا وضعنا فى اعتبارنا أن أى توسع عمرانى لا ينبغي أن يتم فى ظل أى ظروف على حساب الأراضى الزراعية ، لابد من الاتجاه الى الصحراء فى التوسع العمرانى مستقبلا وعلى ذلك فانه توجد عدة احتمالات لمناطق التوسع العمرانى الجديد هى :

- ١ - أن يمتد العمران فى الأراضى الصحراوية المتاخمة للكتلة العمرانية على شكل انتشار حلقى .
 - ٢ - أن يمتد العمران فى الأراضى الصحراوية حول الشرايين الرئيسية المؤدية للكتلة العمرانية على شكل انتشار أو نمو شريطى .
 - ٣ - أن يأخذ النمو العمرانى صورة ضواحي سكنية نابعة للمدينة الأم .
 - ٤ - أن يحدث العمران على الأراضى الصحراوية بعيدا عن الكتلة العمرانية الرئيسية فى صورة مدن مستقلة لكل منها قاعدة اقتصادية تبرر قيامها وتعمل على نموها .
- ثم يقارن التقرير بين الاحتمالات السابقة فيرى ان الاحتمالين الاولين يسهمان فى مضاعفة أعباء القاهرة من حيث شبكات المرافق والخدمات وأن الحل الثالث يزيد من أعداد المشتركين فى رحلة العمل اليومية ولذلك فإنه يبقى أن أفضل الحلول هو الرابع والذي يقضى بتبنى فكرة انشاء مدن جديدة مستقلة تتوفر لها ركيزة اقتصادية قوية ، وقد اوصت الدراسة بانشاء أربعة مدن جديدة تقع اثنتان منهما فى شرق القاهرة واثنتان تقعان الى الغرب من القاهرة الى جانب تعمير منطقة حلوان لاستيعاب ٧٥٠٠٠٠ نسمة . وأن تتكون المدن الجديدة من وحدات اساسية تأخذ نموا متتابعا فى شكل شريطى .

(ج) فيما يختص باستخدامات الأراضى مستقبلا :

وهى التى تتضح من الخريطة (شكل رقم ٤٣) وتضم الاستعمالات السكنية والصناعية ومنطقة وسط المدينة بما فيها القلب التجارى وتضم الحدائق الترفيهية التى اقترح لها أن ترتفع مساحتها بما يصل بها الى معدل ٨٥ متر للفرد (بدلا من ١٦ متر حاليا) . الى جانب مراعاة المحافظة على المناطق الأثرية والتاريخية ذات الطابع المتميز ، كما تضم المناطق التى تحتاج الى اعادة تخطيط وتعمير ، الى جانب الطرف الجديدة المقترحة ومناطق المدن الجديدة ، وقد أخذت الخطة فى اعتبارها المحافظة على استخدام الأراضى الحالى كلما أمكن ذلك وتخصص

مساحات كافية تلبي حاجات السكان حسب المعدلات المناسبة وفصل الكتلة العمرانية الرئيسية عن مناطق الامتداد المقترحة بحزام من الأراضي الزراعية مع ربط المناطق بعضها البعض بالطرق السريعة .

هذا وقد أخذت السياسة التخطيطية في مصر بالفعل في اختيار مواقع مدن جديدة في اقليم القاهرة تمتص جزءا من النمو السكاني ، وأهم هذه المدن الجديدة هي كما سبق القول كل من مدن ٦ أكتوبر والأمل والعبور والسادات .

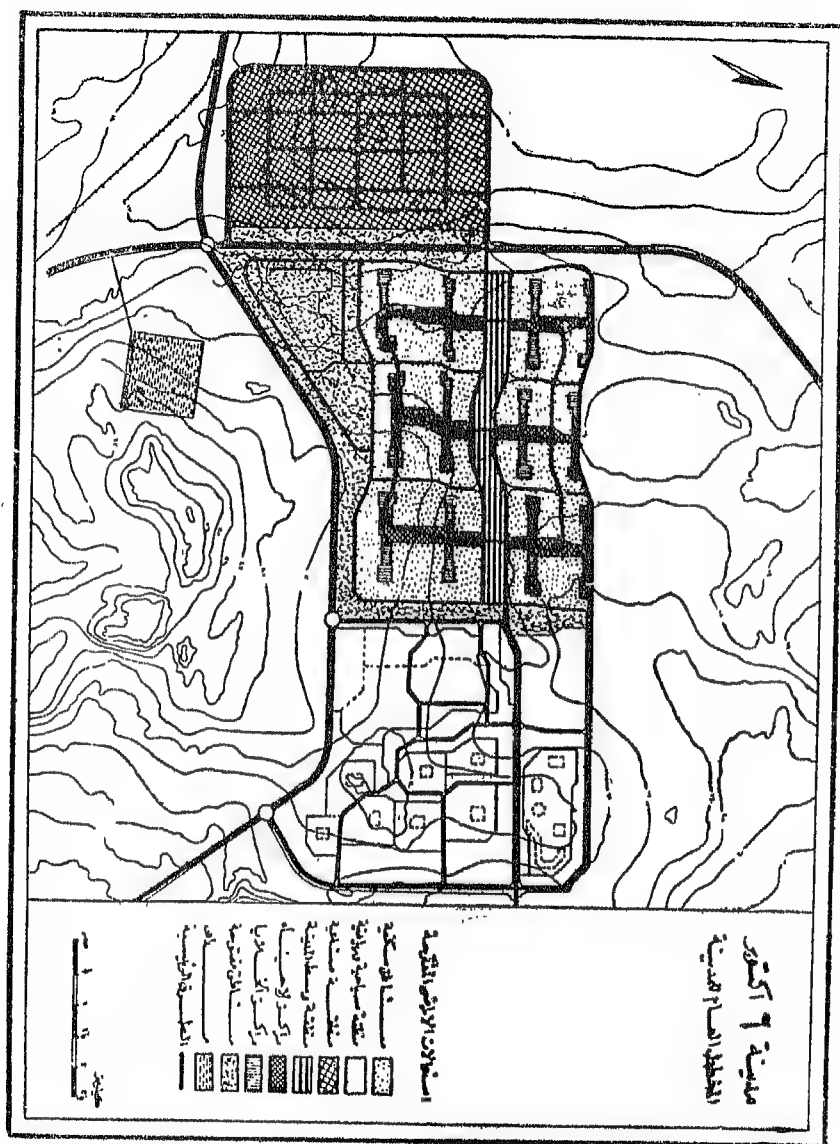
نماذج من خطط المدن الجديدة في مصر :

١ - مدينة ٦ أكتوبر :

تم اختيار موقع مدينة ٦ أكتوبر الجديدة في موقع متميز من الناحية الطبيعية ومن الناحية الحضرية ، فهي تقع على بعد يزيد قليلا عن عشرة كيلو مترات من النقطة التي يتفرع فيها طريق الفيوم الى الطريق المؤدى الى الواحات البحرية ، ويبلغ متوسط ارتفاع الموضع الذي ينتظر ان تقوم عليه المدينة حوالي ١٩٠ مترا فوق مستوى سطح البحر ، ويمكن رؤية اهرام الجيزة من المنطقة الشرقية في المدينة الجديدة ، وكذلك رؤية الأراضي الزراعية في السهل الفيضي على امتداد خط الأفق .

وتتمثل الركيزة الاقتصادية لمدينة ٦ أكتوبر في كل من الصناعة والسياحة والخدمات ، وتحذف الفلسفة الاقتصادية للمدينة - وللمدن الجديدة عامة - الى أن تكفل المدينة فرصا كافية للعمل للسكان في اعمار قوة العمل ، وذلك حتى لا تكون المدينة مجرد سكن ، كما أن الخدمات التي تقدم في المدينة لابد من أن تكون من نوعية متميزة ، لتمثل في ذاتها عنصر اجتذاب للسكان ، وبذلك تجمع المدينة بين كونها مقرا للعمل والسكان معا ، وتوفر فرص العمالة والدخل المرتفع الى جانب المسكن المناسب ومؤسسات الخدمات المتميزة والبيئة التي تحقق الراحة والجمال .

وقد أعدت بدائل كثيرة لتخطيط المدينة ، كما تمت دراسة امكانات قيام أنشطة صناعية متميزة يكون من شأنها الا تنتج مخلفات أو عوادم تؤدي الى تلوث البيئة ، وفي سبيل ذلك قامت مجموعة تخطيط المدينة



شكل رقم (٤٤)

بدراسة الطلبات المقدمة لاقامة صناعات فى اقليم القاهرة الكبرى وأجرت اتصالات بالراغبين فى اقامة هذه الصناعات من الهيئات والأفراد لمعرفة احتياجات كل صناعة من المياه والطاقة والمواد الخام ونوعيتها وطبيعة المخلفات الناتجة عن الصناعة وطرق حماية البيئة وتم بناء على الاسس المتفق عليها اختيار الصناعات المناسبة التى ستقام فى المنطقة الصناعية بجنوب غرب المدينة .

أما المنطقة الشرقية من المدينة فقد انفقت المجموعة التخطيطية على أن تخصص للسياحة ، فتقام فيها منشآت سياحية متكاملة من فنادق وملاعب ومساكن للعاملين فى السياحة وأنشطة تجارية وصناعية مرتبطة بالسياحة من دكاكين وصناعات حرفية ترتبط بالطبيعة الأثرية للمنطقة . وقد خصص للمنطقة السياحية والخدمات الرياضية ٤٠٠٠ فدان .

وقدر أن سكان مدينة ٦ أكتوبر سيصلون الى العدد المستهدف تخطيطيا وهو ٣٥٠.٠٠٠ نسمة فى عام ٢٠٠٠ ، وان كان احتمال زيادة عدد سكان المدينة الى نصف مليون نسمة قد أخذ فى الاعتبار . وقد تمت دراسة دفعات المهاجرين الى المدينة وخصائصهم الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية فى كل مرحلة من مراحل نمو المدينة . وتصل الكثافات السكانية الكلية على مستوى الكتلة العمرانية الى حوالى ٣١ نسمة للفدان (أى حوالى ٧٢ نسمة للهكتار) أما الكثافة الصافية على مستوى المناطق السكنية وحدها فتصل الى ٢٩٨ نسمة / الفدان (أو ٧٠٩ نسمة / الهكتار) وبصفة عامة فان متوسط نصيب الفرد من الاستعمالات السكنية يصل الى ٢١ مترا مربعا .

وفيما يتعلق بخطة مدينة ٦ أكتوبر فقد تم الاختيار بين خمسة بدائل للتشكيل العمرانى ، وان كانت تلتزم كلها بالشكل الشريطى ، وقد رجحت مجموعة التخطيط ما يعرف بالشكل الشريطى غير المتماثل ، وفيه يقسم مركز المدينة كتلتها العمرانية الى جزئين غير متساويين ، فالكثلة الشمالية أكبر من الجنوبية ، وبذلك تختلف أحجام الأحياء . وكان من عوامل ترجيح هذا الشكل ارتباطه العضوى بالموقع والتقليل من

امتداد نمو المدينة جنوباً ، وزيادة نموها الى الشمال بعيداً عن الصناعة . وللافادة من رياح الشمال ، كما تستغل منطقة المثلث الواقع في جنوب شرق المدينة وشرق المنطقة الصناعية كحديقة عامة على مستوى المدينة (انظر الشكل رقم ٤٤) .

أما المنطقة الصناعية : فقد خصص لها ٢٥٠٠ فدان ، وروعى في ترتيب الصناعات بها أن يتفق بعد الصناعات عن المنطقة السكنية مع درجة الضوضاء واحتمالات التلوث وحركة النقل والمساحات اللازمة للتخزين والتوسع ، وبناء على ذلك قسمت المنطقة الصناعية الى ثلاث مناطق فرعية ، شمالية ووسطى وجنوبية ، تمثل الشمالية أقلها تأثيراً على المساكن وأقلها احتمالاً لاجداث التلوث أو الضوضاء .

وبالنسبة للطاقة فإنه الى جانب استخدام كل من الكهرباء والغاز فقد برز الاتجاه في تخطيط المدينة الى ضرورة استخدام وسائل غير تقليدية وبخاصة الطاقة الشمسية ، وخاصة لان متوسطات ساعات سطوح الشمس تشجع على ذلك .

وتبلغ مساحة الكتلة العمرانية الأساسية لمدينة ٦ أكتوبر ١١٤٠٠ فدان ، وعمران المدينة يأخذ الشكل الشريطى كما سبق ، ويتوسطه محور مركزى يضم خدمات وسط المدينة وتتعامد عليه الأحياء السكنية ، وتتشكل المدينة في مرحلة النمو الأولى من ثلاثة قطاعات يضم كل واحد منها أربعة أحياء ، ويتراوح عدد سكان الحى بين ٢٥٠٠٠ و ٣٥٠٠٠ نسمة ، ويتكون كل حى من عدد من المجاورات السكنية ما بين ستة الى ثمانية مجاورات ، ويبلغ متوسط عدد سكان المجاورة حوالى ٥٠٠٠ نسمة ومساحتها ٣٥ فداناً تقريباً ، على حين يتراوح متوسط مساحة الحى ما بين ٢٨٠ الى ٤١٠ فداناً . وقد أخذت المجموعة التخطيطية للمدينة بفكرة جديدة في تركيب المنطقة السكنية ، وهى محاولة ايجاد روابط بين السكان على أساس الوحدات المحلية الصغرى التى تقرب في مفهومها من مجتمع القرية أو مجتمع الحارة الذى كان سائداً في المدن المصرية في مطلع العصر الحديث ، والذي كان يتشكل

من مجموعة من الأسر التي يكاد كل فرد فيها أن يعرف جيرانه ، ويتعاملون
تعاملا يوميا يصل الى الألفة والمصداقة ، وقدر أن هذه المجموعة السكنية
المحلية تضم حوالى ٢٠٠ أسرة أى ألف نسمة .

وقد بدأت فى أواخر عام ١٩٨٠ وأوائل عام ١٩٨١ بعض مشروعات
التعمير فى مدينة ٦ أكتوبر ، وتمثل بعضها فى تخصيص مليون متر
مربع من أرض الاسكان فى المدينة للنقابات المهنية ، على أن تقوم
بإنشاء مساكن لأعضائها فى المدينة ، كما بدأت بعض عمليات
الاستثمار السياحى ، وبدأت بعض الصناعات المتميزة فى المدينة تنشئ
مصانعها ومؤسساتها ، ومن هذه الأنشطة صناعة الطباعة والنشر وبعض
المؤسسات الصحفية ، هذا الى جانب تخصيص جزء من المنطقة
السياحية لإنشاء مجمع طبى وعلاجى على أحدث مستوى .

٢ - مدينة العاشر من رمضان :

وهى من أوائل المدن الجديدة التى جرى التخطيط لها فى مصر ،
وقد بدأ العمل فى مشروع التخطيط للمدينة فى منتصف عام ١٩٧٧ ،
واستمرت الدراسات لمدة عام . وتقع مدينة العاشر من رمضان
فى نقطة تتوسط الطريق بين القاهرة والاسماعيلية وعلى بعد حوالى
٥٥ كيلو مترا شرق القاهرة . وتهدف المدينة الى أن تضم سكانا تصل
جملتهم الى نصف مليون نسمة بعد عشرين عاما من إنشائها .

ويأخذ الشكل العام لمخطط المدينة شكلا هندسيا ثمانى
الأضلاع ولا تقع كتلة المدينة الرئيسية على الطريق بين القاهرة
والاسماعيلية ، حيث يوجد لها مدخل خاص يتفرع من هذا الطريق
فى اتجاه الشمال .

وينقسم الشكل المثلث الذى يأخذه عمران المدينة الى جزئين :
شرقى وغربى ، تتوسطها منطقة للخدمات المركزية المتنوعة . وتتوزع
على جانبى هذه المنطقة المركزية ثمانية أقسام كبيرة ، وتأخذ عملية
نمو المدينة اتجاها ينطلق من الجنوب الى الشمال ، على أن يكون ثمة

نمو متوازن على كلا جانبي المنطقة المركزية ، حيث توجد اربع مراحل
لنمو المدينة تشمل كل مرحلة منها قسمين احدهما في الشرق والآخر
في الغرب .



شكل رقم (٤٥)

السكان وتطور العمران :

يقدر أن يصل سكان المدينة في نهاية المرحلة الأولى الى ١٥٠٠٠٠ نسمة ، وتشمل انشاء أكثر من ٣٠٠٠٠ وحدة سكنية ، وقدر لهذه المرحلة من النمو عشرة أعوام في البداية ، وإن كانت قد اختصرت فيما بعد الى خمسة أعوام فقط . وفي المرحلة الثانية من نمو المدينة يضاف عدد آخر من السكان قوامه ١٤٠٠٠٠ نسمة ، ثم تضيف المرحلة الثالثة ١٣٠٠٠٠ نسمة وأخيرا يضاف ٨٠٠٠٠ نسمة في نهاية المرحلة الرابعة فيصل اجمالي عدد السكان في المدينة الى ٥٠٠٠٠٠ نسمة في عام ٢٠٠٠ .

استخدام الأراضي :

تهدف خطة استخدام الأراضي في المرحلة الأولى من تنمية المدينة الى تخصيص حوالى ثلاثة ملايين متر مربع من المساحة للاسكان بمستوياته المختلفة ، وثلاثة ملايين متر مربع للصناعة بنوعياتها من ثقيلة ومتوسطة وخفيفة . أما الخدمات فقد خصص لها حوالى ١٦ مليون متر مربع مقسمة على الخدمات المركزية وخدمات مراكز الأحياء السكنية ومراكز الخدمات التوزيعية في المجاورات السكنية ، ويضاف الى ذلك مساحات مخصصة للمناطق الخضراء والمفتوحة والترفيه والرياضة بحيث يخص كل ساكن مساحة من المناطق الخضراء والمكشوفة تصل الى ١٢ مترا مربعا موزعة بين مناطق المجاورات السكنية ومجمعات الأحياء والمنطقة المركزية .

أما بالنسبة للصناعة في مدينة العاشر من رمضان ، فقد قسمت الى ثلاث فئات تضم الفئة الأولى الصناعات الثقيلة والتي ينتج عنها تلوث أو ضوضاء ، وقد تم فصل هذه الفئة من الصناعة عن المناطق والأحياء السكنية وقد تم اختيار موقعها الى جنوب طريق القاهرة - الاسماعيلية الصحراوى ، وأما الفئة الثانية فتشمل الصناعات المتوسطة التي يمكن أن توجد قرب المناطق السكنية نظرا لانه لا ينتج عنها ضوضاء أو مخلفات مزعجة أو تلوث وهى توجد في مراحل نمو المدينة موزعة في معظم الأحوال على الأطراف الخارجية للأحياء السكنية وتشكل نطاقا غير متصل في كل من شرق المدينة وغربها وجنوبها ، أما الفئة الثالثة من الصناعة فتشمل الصناعات الحرفية والاصلاحية وهى موزعة في الأحياء وبخاصة على طول المحور الأوسط حول منطقة مركز المدينة الطولى ، وقد اقترح مخططو المدينة أن توجد ادارة تشرف على عمليات تنمية وتطور المناطق الصناعية في مدينة العاشر من رمضان .

شبكات البنية الأساسية :

(١) بالنسبة للنقل وشبكات الطرق فقد استخدم الحاسب الالىكترونى في تحديد كثافات النقل والمواصلات طبقا لتوقعات المرور على أساس

الكثافات السكانية واستخدامات الأراضى ، وقد تم تحديد مناطق خاصة للنقل السريع وحددت طرق المشاة والدراجات داخل المدينة بحيث بحيث يمكن تقليل الانتقال بالسيارات داخل المدينة الى أدنى حد ممكن لذلك صممت شبكة رئيسية للمشاة تربط المناطق السكنية بالمناطق الصناعية كما توجد مناطق لانتظار السيارات فى المناطق التجارية والصناعية والسكنية وبخاصة فى مركز المدينة ، ودرست مواقع محطات البنزين وخدمة السيارات تحقيقا لأكبر كفاءة وفعالية .

(ب) بالنسبة للمياه والصرف الصحى ، فان مصادر مياه الشرب والاستخدامات الحضرية العامة هى التربة الاسماعيلية التى تضخ مياهها الى محطة تنقية وتنقل الى خزانات علوية فى غرب المدينة ، هذا الى جانب عدد من آبار المياه الجوفية التى تستخدم فى المراحل الاولى من انشاء المدينة .

اما الصرف الصحى فتوجد له محطة تعالج المياه الناتجة عنه فى شمال شرق المدينة ، ويستخدم الانحدار الطبيعى فى وصول مياه الصرف الصحى الى محطة الصرف ، ونظرا لندرة الأمطار فى المنطقة فانه لم تخصص لها شبكة صرف متصلة بشبكة الصرف الصحى .

(ج) الطاقة ، وتعتبر الكهرباء هى مصدر الطاقة الرئيسى لمدينة العاشر من رمضان سواء بالنسبة للاستخدامات الصناعية أو للمنازل والانارة العامة ، أما بالنسبة للغاز فيوزع على المدينة فى أنابيب تحملها العربات .

والى جانب ما سبق فتوجد خدمات للبنية الأساسية مثل المواصلات السلكية واللاسلكية والتخلص من القمامة والمخلفات .

هذا وقد بدأت فعلا عمليات اقامة مدينة العاشر من رمضان وبدأت طلائع السكان تفد اليها ، الا أن أهم المشكلات التى ظهرت أنه عند التنفيذ جرت بعض عمليات الخروج على التخطيط ، وبخاصة بالنسبة لمساحات الأراضى المخصصة للبناء ، فانه نظرا للاقبال الذى حدث وزيادة الطلب على قطع الأراضى ، نظرا لتصور البعض أنها فرصة للاستثمار

والمضاربة وليس نتيجة لنية الإقامة وبناء المساكن فعلا والانتقال للمدينة الجديدة ، نظرا لذلك فقد اعيدت عمليات تقسيم اراضى البناء وتعديل مساحات قطع الاراضى ، كما أن أمرا الكبر من ذلك قد حدث وهو أن هذه المدينة الجديدة يفترض فيها أن تكون مستقلة ومكتفية ذاتيا وليست مدينة تابعة ، ولكن ما أن بدأت عملية انشاء المدينة حتى صدرت مجموعة من التنظيمات عن وسائل اتصال يومية بينها وبين القاهرة وذلك لنقل العمالة بين القاهرة والعاشر من رمضان ، مع السماح بالتأخير عن الأعمال لمدة ساعة لمن يقوم برحلة العمل اليومية ، والواقع أن ذلك يتنافى مع فلسفة المدن الجديدة ولا بد من إعادة النظر فيه .

ثالثا : تخطيط مدينة جدة

يمثل القرب من مكة المكرمة اهم عناصر موقع مدينة جدة وقد ارتبطت المدينتان معا منذ صبح الاسلام ، حين أصبحت جدة هي الميناء الرئيسية لخدمة الحج ، وحلّت بذلك محل « الشعبية » التى تقع السى الجنوب منها والتى اندثرت الآن . وإلى جانب أهمية موقع جدة البحرى فى خدمة الحج ، والذى مارسه منذ البداية ، فقد أضيفت عناصر جديدة الى موقعها النقلى برا وجوا ، ففيما يتعلق بالنقل البرى ، كان من الضرورى دائما توفير وسيلة لنقل الحجاج الى مكة المكرمة التى تبعد عن جدة مسافة ٧٥ كيلو مترا ، ويصدق ذلك منذ كانت الابل وسيلة الانتقال الرئيسية حتى عصر السيارة . وأما بالنسبة للطيران فان العوامل الموضعية فى طبغرافية الحجاز ، أدت الى أن أصبح مطار جدة هو محور حركة نقل الحج منذ استخدم الطيران فى نقل الحجاج . ومرة أخرى فان الانتقال من جدة الى مكة يتطلب وسيلة نقل برية للقادمين بالطائرات ، وقد أدى ذلك الى أن أصبحت حركة السيارات بين جدة ومكة تمثل حلقة هامة فى حركة النقل فى الحجاز ، وترتفع الكثافة كثيرا على هذا الطريق فى موسم الحج .

ومن العناصر الأخرى فى موقع جده أنها تتوسط اقليم الحجاز ، وهو

أحد الأقاليم السكانية الرئيسية في شبه الجزيرة ، فمُنذ أقدم العصور توجد تجمعات السكان في الحجاز وفي اليمن على سواحل الخليج العربى بالإضافة الى واحات نجد والقصيم ، وباستثناء اليمن فقد كان الحجاز أكثر هذه الأقاليم سكانا كما أن التاريخ الدينى قد أدى الى اكتساب الحجاز جاذبية خاصة للسكان من الأقاليم الأخرى ، وهو امر مستمر حتى الآن . ومع ذلك فإن جدة لم تكن ثغرا أو محطة للقوافل في « رحلة الشتاء والصيف » وأهميتها اذن تالية لظهور السلام ، على الرغم من أنها ربما تكون قد نشأت كمركز عمرانى قبل ظهور الاسلام بعدة قرون ، وحتى اذا لم تكن جده اليوم. هى اكبر مدن المملكة العربية السعودية ، فانها اكبر مدن الحجاز حسب تقديرات السكان في عام ١٩٧١ والتي تعطى لجدة ٣٨١٠٠٠ نسمة ومكة ٣٠١٠٠٠ نسمة والمدينة المنورة ١٣٧٠٠٠ نسمة والطائف ١٠٦٠٠٠ نسمة وهذا يعنى ان جدة يسكنها ٤١٢٪ من جملة سكان هذه المدن (١) .

وثمة بعد آخر في موقع جدة يمكن ان نطلق عليه « البعد السياسى » فقد مارست جدة وظيفة العاصمة في « مملكة الحجاز » عام ١٩٢٥ وذلك قبل المملكة العربية السعودية ، وحين وجد السعوديون كلا من الحجاز ونجد ، اتخذوا جدة عاصمة لهم قبل الانتقال الى الرياض في عام ١٩٥٥ (٢) . وقد ظلت وزارة الخارجية السعودية تتخذ جدة مقرا لها الى الآن لاعتبارات عملية كثيرة تفيد من العلاقات المكانية لجدة .

ان مدينة جدة تتبع اداريا لامارة مكة المكرمة ، ولولا مكة ومعناها

(١) روبرت ماثيو ، جونسون مارشال وشركاهم ، استشاريون ، الهيكل الاقليمى ، مشروع تخطيط المنطقة الغربية ، المرحلة الثانية ، الجزء الثانى ، ربيع الثانى ١٣٩٢ ، ص ٨ .
(٢) عبد القدوس الأنصارى ، تاريخ مدينة جدة ، دار الأصفهانى وشركائه ، جدة ، ١٩٦٣ ، ص ٧٨ ، وانظر أيضا .

Lewis B., and others. eds., The Encyclopædia of Islam, New Editon, E. J. Brill, Liden, 1965, vol II, p. 572.

الدينى لما ازدهرت جدة . ومع ذلك فانه لا يظهر أحيانا أى المدينتين تابعة وأيهما متبوعة ولكن مرة أخرى فان جدة نشأت فى خدمة الحج الى مكة وقد أعطاهما ذلك اسمها ، ذلك أن معنى جدة هو « الطريق الممتدة » ، « والجدة من البحر والنهر ما ولى البر » كما أشار الى ذلك كل من البكرى وياقوت (١) .

التطور العمرانى والسكانى :

على الرغم من بعض الجوانب الاسطورية التى تحاول أن تربط نشأة مدينة جدة بهبوط حواء « جدة البشر » الى الأرض ، اعتمادا على الزعم بوجود مقبرة حواء فى مدينة جدة ، فان ذلك امر يفتقر الى الدليل ، ويبقى بعد ذلك ان التاريخ الثابت لجدة يرجع الى أيام خلافة عثمان بن عفان (رضى الله عنه) ، وكان ذلك فى عام ٢٦ الهجرى (٦٤٦ م) حين نقل ميناء مكة الى جدة وحل بذلك محل « الشعبية » الواقعة جنوب جدة ، ولكن ذلك لا يعنى بالضرورة أن مدينة جدة لم يكن لها وجود قبل خلافة عثمان ، فربما كانت ميناء لمكة قبل الشعبية ، ولكن ظروفها ترتبط بالقوى السياسية فى جنوب شبه الجزيرة التى تهدد الكعبة قبل ظهور الاسلام ، أدت الى استخدام الشعبية التى تقع بعيدا عن مكة لتكون الكعبة بمأمن من أى مغامرات ولما زالت تلك الأسباب الوقتية عادت جدة ميناء لمكة (٢) .

ويمكن أن نميز بين ثلاث مراحل مرت بها مدينة جدة فى نموها وذلك على النحو التالى :

- (١) البكرى ، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع ، تحقيق وضبط مصطفى السقا ، لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة ، ١٧٤٧ ، الجزء الثانى ٣٧١ ، وأنظر أيضا ياقوت الحموى ، معجم البلدان ، مطبعة السعادة ، القاهرة ١٩٠٦ ، الجزء الثالث ، ص ٦٧ .
- (٢) حمد الجاسر ، فى شمال غرب الجزيرة ، دار الرياض ، ١٩٧٠ ، ص ص ١٧٢ - ١٧٤ ، وأنظر أيضا عبد القدوس الصاوى ، تاريخ مدينة جدة ، دار الاصفهانى وشركائه ، جدة ١٩٦٤ ص ٤٣ - ٥٧ .

المرحلة الأولى : جدة القديمة :

وهى مرحلة طويلة تمتد منذ منتصف القرن السابع الميلادى حتى مطلع القرن التاسع عشر ، ونجد اشارات عند كل من الاصطخرى والمقدسى فى القرن العاشر وناصر خسرو فى القرن الحادى عشر ، ويقول الاول انها « فرضة اهل مكة ، على مرحلتين منها على شطر البحر ، وهى عامرة كثيرة التجارات والاموال ، وليس بالحجاز بعد مكة أكثر مالا وتجارة منها ، وقوام تجارتها الفرس » ، وزاد عليه الثانى فى انها ، « محصنة عامرة ، أهلة بالتجارات ويسار خزانة مكة ومطرح اليمن ومصر قد غلب عليها الفرس ، ولهم بها قصور عجيبة ، وأزقتها مستقيمة ووصفها حسن » (١) .

ويستخلص من ذلك أن جدة كانت مدينة مزدهرة تفيض بالحياة والحركة ، وأنها كانت منذ ذلك الوقت مدينة تتعدد بها العناصر السكانية من كل انحاء العالم الاسلامى . كما أنها كانت تخدم أقطارا اخرى مثل مصر .

وقام ناصر خسرو وهو رحالة فارسى بزيارة جدة فى رحلة الى الحج فى منتصف القرن الحادى عشر (١٠٥٠) وفدر أن عدد سكانها من الذكور يصل الى خمسة آلاف رجل ، وذكر أن سورها يوجد به بوابتان : أحدهما الى الشرق وتؤدى الى مكة والاخرى الى الغرب وتؤدى الى البحر . كما لاحظ عدم وجود أى أشجار أو خضرة فى جدة وأنها تشتري حاجتها اليومية من القرى المجاورة ، وإن كان قد أشاد بجمال أسواقها (٢) . ويبدو أن جدة أصابها بعد القرن الحادى عشر الميلادى ما أصاب غيرها من أجزاء الدولة الاسلامية من تفكك وانقسامات ،

(١) الاصطخرى ، المسالك والممالك ، تحقيق محمد جابر الخينى ، وزارة الثقافة والارشاد القومى ، القاهرة ، ١٩٦١ ، ص ٢٣ ، وانظر أيضا المقدسى ، أحسن التقاسيم فى معرفة الاقاليم ، مكتبة خياط ، بيروت ، طبعة مصورة عن طبعة بريل فى لندن عام ١٩٠٦ ، ص ٧٩ .

(٢) عن Angolo Pesce, Jiddan, Portrait of an Arabian City. Falcon, 1974 p. 52.

وخاصة بعد أن توالى الحملات الصليبية ويظهر ذلك من الأوصاف التي نجدها في كتابات ابن حبير وابن المجاور وابن بطوطة . ولكن في القرن السادس عشر قام السلطان قنصوه الغورى ببناء سور حول جده بعد أن خرج البرتغاليون في رحلاتهم وكشفهم الجغرافية بحثا عن مملكة القديس يوحنا في محاولة لعمل حلف وتطويق العالم الاسلامى وقد تم بناء السور في عام ١٥١١ وأفلح في صد هجوم البرتغاليين على جدة في عام ١٥٤١ بعد ثلاثين عاما من بنائه .

المرحلة الثانية : جدة قبل هدم السور :

لعل الوصف الذى كتبه الرحالة « جون لويس بوركهارت » لمدينة جدة حين زارها فى أواسط العقد الثانى من القرن التاسع عشر (١٨١٤) يعطى صورة حية للمدينة فى ذلك الوقت ، وهو يقرر أنها لا تمثل ميناء مكة فحسب ولكنها أيضا ميناء مصر والهند وشبه الجزيرة العربية ، ولم تكن قناة السويس قد شقت بعد ، فكانت تجارة مصر أو تجارة المرور عبر مصر بين أوروبا والهند تمر بمدينة جدة ثم تنتقل منها بالسفن الى السويس . وأما عن الوصف الحى الذى يذكره بوركهارت فإنه طويل وممتع ، وخلاصته أن امتدادها على الساحل يصل الى ١٥٠٠ خطوة . أما امتدادها بين البحر والاتجاه الشرقى فلا يزيد عن نصف ذلك . وهى محاطة بسور مجدد بعد أن تهدم السور الذى بناه السلطان الغورى والذى توجد بعض بقاياها قرب البحر ، ويحيط بالسور خندق ضيق . ويوجد فى الشمال بقرب البحر مقر حاكم جدة ، أما الميناء فله رصيفان ترسو عليهما السفن الصغيرة . على حين تبقى السفن الكبيرة بعيدا عن الشاطئ بحوالى ميلين . وللمدينة بابان فى سورها : باب مكة فى الشرق ، وباب المدينة فى الشمال . وتوجد داخل السور منطقة واسعة من الأرض الفضاء بقرب البوابتين ، والمدينة مقسمة الى عدد من الاحياء التى تتفاوت من حيث مستويات المساكن أو السكان ، ويوجد الشارع التجارى موازيا للبحر وتصطف الدكاكين على جنبه . وعلى الرغم من أن الشوارع ترابية الا أنها واسعة . والمنازل مشيدة من الحجارة

المجلوبة من البحر ، ومعظم المنازل مكون من طبقتين ، وتكثر بها النوافذ ذات المشربيات الخشبية التى صنع بعضها بمهارة « الرواشن » ، كما يوجد بالمدينة عدد من الخانات الجيدة التى يقصد اليها التجار الأجانب والمدينة خالية تماما من الخضرة أو الحدائق فيما عدا بضع نخلات تجاور احد المساجد . ويوجد بالمدينة أسواق كثيرة .

وأما خارج الأسوار فتوجد الكواخ من البوص والأخشاب يسكنها البدو الذين يعملون فى نقل الحجاج على أبلهم الى مكة ، كما توجد خارج الأسوار مقبرة حواء على بعد ميلين شمال المدينة ، وكذلك توجد مقبرة أخرى خارج السور شرقى المدينة - وإلى جانب ذلك توجد عدة مدافن داخل الأسوار (١) .

وفى مطلع القرن العشرين (حوالى عام ١٩٢٢) يصف « ابراهيم رفعت » مدينة جدة فيذكر ان السور الذى يحيط بها ارتفاعه أربعة أمتار ، وأن به تسعة أبواب ستة منها فى الجهة البحرية وثلاثة فى الجهات الأخرى . وأن بها حوالى ٣٣٠٠ منزلاً مبنية بالحجر الأبيض المستخرج من البحر ، وأن منازلها مكونة فى معظمها من طابقين وأن وصل بعضها الى خمس طوابق ، وهى محلاة بالمشربيات ، ويسكن أعيانها بيوتا عالية ذات موقع جميل ومنظر بهيج كما يسكن القناصل التجاريون فيها بيوتا جيدة ، ولا يوجد بمساجدها دورات مياه وبها أربعون مخزناً تجارياً وتسعمائة دكان . وبها جبانة قريبة من ثكنات العسكر يزعم أن بها مقبرة حواء . وشوارعها مختلفة السعة وتتراوح بين ثمانية وخمسة عشر متراً ، وحاراتها ضيقة غير منتظمة ، وبها مجار لتصريف مياه المطر الى البحر (٢) .

ولعننا نلاحظ أن المشربيات الخشبية الجميلة التى كانت تحلى بها مساكن جدة قد أثارت الانتباه كثيراً ، والحقيقة انها لا تزال كذلك حتى

(1) Burckhardt, John Lewis, Travels in Arabia, Frank Cass and Co. Ltd., London, 1968, pp. 15 - 20.

(٢) ابراهيم رفعت باشا ، مرآة الحرمين ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ١٩٢٥ ، الجزء الاول ، ص ٢٢ - ٢٣ .

الآن ممثلة في بقاياها التي لم تزل قائمة تشهد بالفن والصبر والبراعة ، ولكن لذلك كله أيضا بعده الاجتماعى فقد كانت زخرفة البناء وتحليته بالمشربيات ذات الاشكال الهندسية والرسوم الجميلة ، كانت وسيلة لعرض المركز الاجتماعى للسكان أو الملاك ، ولعل ذلك يذكرنا بفن « الباروك » في أوروبا الذى انتشرت فيه المبالغة في الزينة في الرسوم والنحت والعمارة ، ولكن مشربيات جدة ودقة صناعة الاعمدة الخشبية والحلى الخارجية لبيوت الوجهاء فيها لم تكن في مبالغة فن « الباروك » واستعراضه .

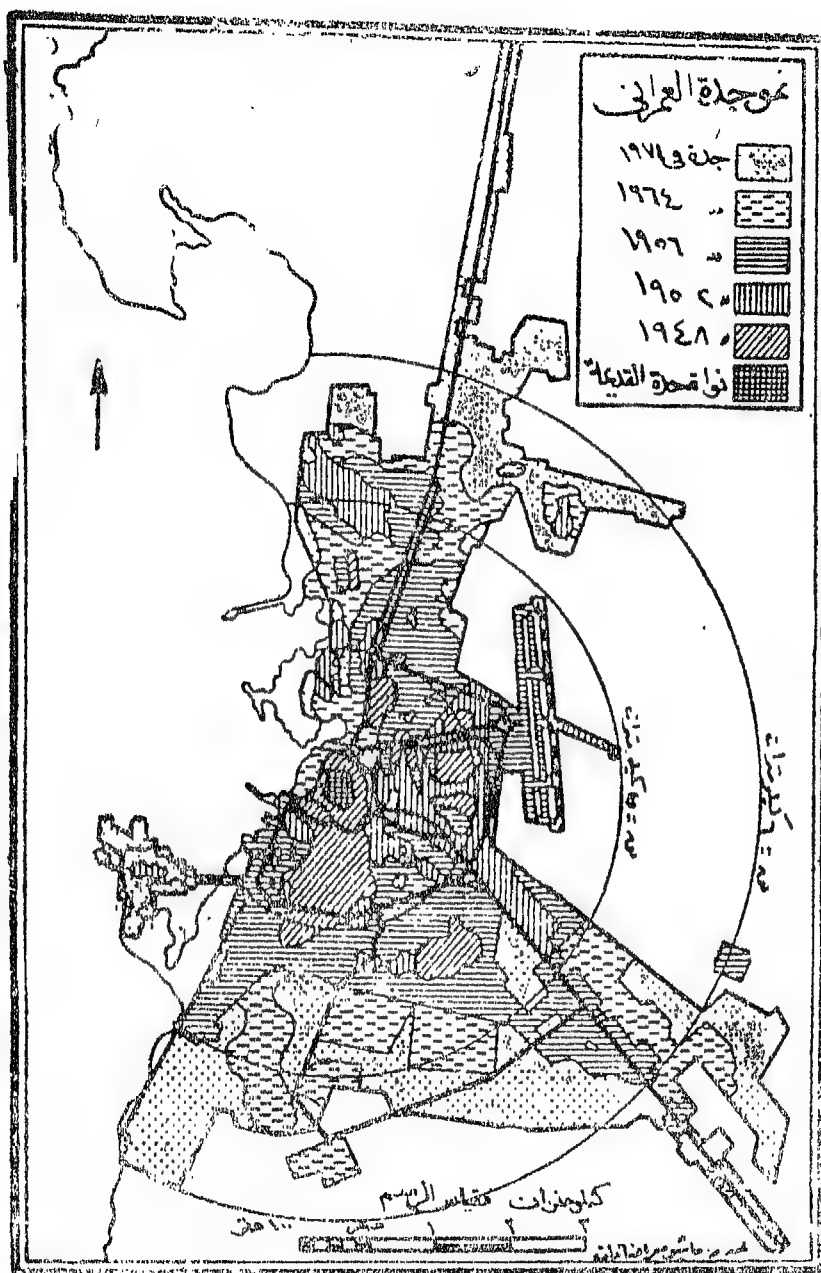
كانت جدة اذن تقع في معظمها داخل السور ، وكانت أهم أحيائها الحالية التى كان يضمها السور هى حارات : اليمن والشام والمظلوم وهى تمثل أقدم احياء المدينة وكثيرا ما تظهر بعض الآثار القديمة في حالة الحفر لعمل أى أساسات عميقة في هذه الاحياء ، أما الاحياء التى كانت تقع خارج السور فهى النزلة اليمانية والرويس والكندرة ونزلة بنى مالك والثعالبة والقرىات وحارة برة .

ويلاحظ أن سكان مدينة جدة في تلك المرحلة الطويلة ، كانوا محدودى العدد ويقدرهم بوركهارت بما يتراوح بين ١٢ر٠٠٠ الى ١٥ر٠٠٠ نسمة وأن كان ثمة تقدير أكبر لهم في عام ١٨٦٤ يصل بعددهم الى ٤٠ر٠٠٠ نسمة ولكن التقديرات السكانية حتى مطلع القرن العشرين كانت تتراوح غالبا بين ٢٥ر٠٠٠ الى ٣٠ر٠٠٠ نسمة (١) .

ويرتبط عدد السكان المحدود بموارد مياه الشرب التى ظلت تمثل مشكلة كبيرة لسكان جدة .

وغنى عن القول أن ندرة المياه هى التى أدت الى اختفاء الخضرة من مدينة جدة وعدم وجود أى أشجار بها ، فاذا كانت مياه الشرب نادرة فكيف نتصور أى توسع في الرى أو زراعة الحدائق ؟

(١) المصدر السابق مباشرة ص ٢٣ ، وانظر أيضا ، محمد أمين الخانجي ، منجد العمران في المستدرك على معجم البلدان ، مطبعة السعادة ، القاهرة ، ١٩٠٧ ، ص ١٦٤ ، وانظر أيضا ، دائرة المعارف الاسلامية ، الترجمة العربية ، الطبعة الاولى ، المجلد السادس ص ٢١٠



شكل رقم (٤٦)

المرحلة الثالثة : جدة الحديثة :

وهى المرحلة التى تخلصت فيها جدة من السور ، ذلك الحزام الحجرى الذى كان يحد من نموها لفترة طويلة ، ولكن هل كان يمكن أن تتخلص جدة من السور لتنتقل فى النمو مباشرة دون أن تتوفر لها موارد المياه التى تكفل لها النمو المطرد ؟

ان لدينا بعض الوثائق المصورة للمدينة والتى يمكن ان نرسم صورة السور فى أيامه الاخيرة ، وصورة المدينة بعد أن تخلصت من السور ، أما الوثيقة الاولى فهى صورة جوية أخذت للمدينة حوالى عام ١٩٤٠ ، وكان قد أنشئ فى السور الى جانب باب المدينة باب آخر هو « باب جديد » الذى كان يسمح بدخول السيارة ، هذا الوافد الجديد الذى أحدث أكبر تحول فى المدن التى دخلها ، ولم يكن باب مكة أو باب المدينة يسمح بدخول السيارات منه ، فهى أبواب للمشاة أو للابل فى احسن الاحوال . وفى الصورة الجوية لجدة عام ١٩٤٠ يوجد فى جانبى السور اللذين يشرفان على البحر قلعتان ، يوجد السجن فى القلعة الشمالية منهما ، أما المبنى داخل السور فلم يكن يضمها أى ترتيب أو نظام ، ولم يكن للشوارع اتجاه واضح محدد أو اتساع موحد ولكنها كانت تتعرج كثيرا ، وتتنوع أحيانا لتصبح ميادين وتضييق أحيانا أخرى لتأخذ صورة الأزقة ، وتطل المباني كثيرا على الشوارع بزوايا قائمة ربما لتخدم حركة الهواء .

وقد ظل السور قائما حتى منتصف عام ١٩٤٧ ، ثم هدم فى النصف الثانى من ذلك العام ، ويبدو أن قسما كبيرا من أحجاره استخدم فى ردم بعض السبخات البحرية خاصة فى شمال المدينة . كما استخدمت بعض أحجار السور فى بناء المنازل .

وفى صورة ثانية أخذت لجدة عام ١٩٤٨ بعد هدم السور مباشرة ، وعلى هذه الصورة تبدو جدة كأنها تودع عهدها القديم لتبدأ عصرها

الجديد ، ومن عرض الصورة الجوية يظهر أن الاحياء - الحارات - التى تكون المدينة حاليا يمكن ان تقسم الى قسمين :

١ - الاحياء التى كانت واقعة داخل السور وهى حى الشام فى الشمال وحى المظلوم فى الوسط وحارة اليمن فى الجنوب (ونلاحظ ان تسمية الشام واليمن هنا تربط بالاتجاه وليست لها دلالة ترتبط بهجرات سكانية) .

٢ - الاحياء الخارجية وتظهر منفصلة عن الاحياء السابقة التى تكون نواة جدة العمرانية وهى البغدادية الى الشمال من خليج الطينة أو بحيرة المنقبة (نسبة الى استخراج الحجر المنقى منها أو الحجر الذى ينقب عنه) وهى الكندرة فى الشمال الشرقى من الكتلة القديمة ، ويقع المطار الذى كان قد انشئ حديثا الى شمال شرق الكندرة . ولا يتكون المطار عندئذ الا من مبنى صغير وحظائر متواضعة للطائرات (يمكن أن تضم ثلاث طائرات صغيرة) ومهبط للطائرات . كما تظهر حارة برة والهنداوية فى الجنوب ، ويبدو فى الصورة أنهما أكبر كثافة فى العمران من الاحياء الخارجية الشمالية ، كما أن الاحياء الجنوبية كانت أكبر قريبا من نواة جدة القديمة على حين تظهر القشلة ومقبرة حواء وسط اراض خالية تفصل بينهما وبين الكندرة من ناحية وبين الكتلة القديمة من ناحية ثانية . وفى الجنوب الشرقى يظهر قصر خزام بعيدا عن العمران ثم تظهر النزلة الى الجنوب منه .

ولا يكاد يظهر أى عمران على طول طريق مكة منذ بدايته عند باب مكة بل أن مقبرة الاسد تظهر منفصلة عن نزلة اليمن وباب مكة . ولكن تظهر بعض الشوارع الجديدة مثل طريق القصر - المطار الذى يربط بين قصر خزام والمطار ويتقاطع مع طريقى مكة ، أما طريق المدينة فلا يبدو أنه كان قد رصف فيه الا جزء صغير يجاور البغدادية (١) .

(١) يمكن رؤية هذه الصورة الجوية فى كتاب Angeles Pesce سابق الذكر فى صفحات ١١٢ و ١١٧ على الترتيب .

ولا يمكن أن نتصور أن هدم السور وحده هو الذى أدى الى انطلاق نمو جدة بل ان توفير مياه الشرب عن طريق مصدر أكثر ثباتا هو الذى لعب الدور الحاسم فى ذلك ، ويرتبط ذلك بعام ١٩٤٨ حين انشئت « العين العزيرية » وتم انشاء « السبيل » لتوزيع المياه على السكان مجانا . بل ان مد المياه الى جدة عن طريق انشاء العين العزيرية أدى الى تطور عمرانى آخر وهو ظهور الخضرة والاشجار بعد ذلك فى عام ١٩٦١ ، وقد شهد ذلك العام أمرا هاما آخر فى تطور جدة الحضرى ، وهو ادخال الانارة العامة الى الشوارع والمنازل ، وبدأت جدة بذلك تلبس ثوبا جديدا ادخلها العصر الحديث ، وبعد أن أصبحت السيارة ساكنا مقيما فى جدة ، ولم تعد ضيفا وافدا ، كان على شوارع المدينة أن تتطور لتناسب متطلبات هذه الوسيلة الحديثة للنقل ، ثم توالى ردود الافعال ، فظهرت عدة مبان حديثة فى خارج الكتلة السكنية القديمة فى بداية الامر ، ولكن سقى الشوارع الجديدة وقوى الجذب فى مركز المدينة التجارى الذى ظل فى الكتلة القديمة ، أدى الى اجتذاب العمران الحديث فى منطقة الاعمال المركزية ، وكانت توسعة الشوارع تؤدى الى فرصة اقامة العمارات الحديثة وقد ظهرت هذه العمارات أولا فى منطقة الواجهة البحرية وفى الشارع الجديد - الملك فيصل - حتى ميدان شارع الملك عبد العزيز ، ولا تزال المباني القديمة شبه المهذمة قائمة حتى الآن وتتعايش مع العمارات الحديثة الضخمة فى شارع الندى وشارع الملك عبد العزيز والشوارع القصيرة الموصلة بينهما . وتظهر الشوارع الواسعة التى تتزاحم فيها السيارات الى جانب الشوارع التقليدية المسقوفة التى لا يدخلها سوى المشاة .

وفى خلال عام ١٩٧٤ كان رصف وتجميل منطقة كورنيش البحر من أهم اتطورات العمرانية فى مدينة جدة ، ويعتبر ذلك « اعادة اكتشاف » للاهمية الترويحية والترفيهية للبحر فى مدينة جدة ، ولعل الذين عرفوا منطقة الحمراء فى جدة قبل الكورنيش يعرفون ذلك جيدا عند رؤيتهم الحالية لها . كما بدأت توسعة بعض الشوارع ، أما فى عام ١٩٧٥ فقد حدثت تنمية لتوسعة بعض الشوارع فى قلب الكتلة السكنية القديمة من أجل مزيد

من الاتساع ، وحدث ذلك فى شارع المطار أولا حيث أصبح يتكون من اتجاهين منفصلين خدما كثيرا فى حركة الحج لعام ١٣٧٤ هـ ، وتمت توسعة بعض الشوارع فى منطقة باب شريف والصحيفة وطريق المدينة وكذلك توسعة شارع الجامعة . وفى اواخر عام ١٩٧٥ ، بدأ عمل كوبرى علوى للسيارات فى ميدان كيلو ٢ حيث يتقاطع طريق مكة مع طريق المطار - القصر - الميناء ، وتم افتتاحه فى منتصف عام ١٩٧٦ ليخفف كثيرا من ازدحام المرور فى هذا التقاطع الرئيسى . ثم ما لبثت ان تعددت الكبارى العلوية والطرق السريعة وازداد حجم العمران فى مدينة جدة بمعدلات غير مسبقة .

ويظهر على طرانة النمو العمرانى لمدينة جدة ، ان شكلها اقرب ما يكون الى شكل النجمة ، وذلك لان العمران امتد بين الاحياء الخارجية والداخلية واصبحت الطرق هى محاور الحركة الرئيسية التى يجرى النمو على طولها ويمكن ان نميز بين كل من المحور الشمالى على طول طريق المدينة والمحور الشرقى على طول طريق مكة ، الى جانب المحور البحرى الذى يأخذ اتجاهها عاما من الشمال الى الجنوب ، وتختلف كثافة العمران فى كل محور ، وقد ظل اثر المطار فى الشرق كعامل يحد من اتجاه النمو الى الشرق بحيث تظهر منطقة المطار كخاصرة لنمو فى جدة ، واكثر من ذلك ، فقد ادى نمو المدينة الى ان أصبح المطار ملاصقا للمساكن والى جانب ما يمكن ان يحدثه المطار من ضوضاء ، وخاصة فى موسم الحج حين تستمر حركة الهبوط والاقلاع للطائرات النفائثة الحديثة ، فان للمطار اثرا آخر كعامل يحد من ارتفاع المبانى فى منطقة الاقتراب التى تمثل ممر الطائرات فى هبوطها او اقلاعها ، ويظهر ذلك بصفة خاصة فى مقارنة ارتفاعات المبانى فى مدائن الفهد او كيلو ٣ بارتفاعها فى الاحياء القريبة التى لا تمر بها الطائرات فى اقلاعها او هبوطها . ولكن بعد ان تم افتتاح مطار جدة الجديدة اختفت هذه المشكلة وأصبح طريق المطار الجديد محورا لاجتذاب العمران .

أما سكان مدينة جدة : فقد استمرت زيادتهم بمعدلات مرتفعة فى هذه المرحلة ، واذا كان خبراء تخطيط المدن بالامم المتحدة قد اعطوا تقديرا

لسكان جدة في عام ١٩٤٦ بأنهم ٦٠.٠٠٠ نسمة وقدرت منظمة الصحة العالمية عددهم في ١٩٥٩ بحوالى ١١٠.٠٠٠ نسمة وبلغ في حصر السكان عام ١٩٦٣ حوالى ١٤٨.٠٠٠ نسمة (١) ، فانه نتيجة لعملية المسح الاجتماعى التى تمت فى اطار مشروع تخطيط المنطقة الغربية وقامت به مصلحة الاحصاءات العامة بالاشتراك مع شركة « دو كسيادس » فى عام ١٩٧١ بناء على عينه تمثل ٥% من السكان ، قدر أن جملة عدد السكان بلغ ٣٨١.٠٠٠ نسمة (٢) ، أما فى التعداد العام الذى أجرته المملكة للسكان فى عام ١٩٧٤ (شعبان ١٣٩٤) فقد بلغ عدد السكان بجدة طبقا للبيانات الاولى ١٠٤ ر ٥٦١ نسمة وهى تحتل بذلك المرتبة السكانية الثانية بين مدن المملكة ولا تزيد عليها سوى مدينة الرياض التى يصل سكانها الى ٦٦٦.٨٤٠ نسمة ، أما مكة المكرمة فقد بلغ عدد سكانها (٣٦٦.٨٠١) نسمة فى ذلك التعداد (٣) .

• أى أن سكان الرياض يصلون الى ٤١.٨% من سكان المدن الثلاث .
على حين يبلغ سكان جدة ٣.٥٢% . أما بالنسبة لجملة سكان المملكة الذين بلغوا وفقا لذلك التعداد ٧٠١.٢٦٤٢ نسمة فان سكان الرياض يصلون الى ٩.٥% ويصل سكان جدة الى ٨% من جملة سكان المملكة .
أما اذا اردنا حساب درجة النمو ونسبة سكان جدة خلال السنوات ١٩٤٦ - ١٩٧٤ فان ذلك يتمثل فى الجدول التالى :

(١) محمد على رضا الجاسم ، مقدمة اقتصاديات المملكة العربية السعودية ، مطابع عابدين ، الاسكندرية ، ١٩٧٢ ، ص ٢٠ حاشية رقم (١)

(٢) روبرت ماثيو ، الهيكل الاقليمى ، ص ٧ - ٨ .

(٣) وزارة المالية والاقتصاد الوطنى ، مصلحة الاحصاءات العامة ، التعداد العام للسكان لعام ١٣٩٤ هجرية ، البيانات الاولى ، مطابع المنطقة الوسطى ، الرياض ، ص ٤ .

جدول رقم (٩) نمو سكان جدة بين أعوام ١٩٤٦ - ١٩٧٤ ونسبة النمو

السنة	عدد السكان	الزيادة السكانية		نسبة النمو السنوى %
		العدد	النسبة	
١٩٤٦	٦٠.٠٠٠			
١٩٥٩	١١٠.٠٠٠	٥٠.٠٠٠	٨٣.٣	٦.٤
١٩٦٣	١٤٨.٠٠٠	٣٨.٠٠٠	٣٤.٥	٨.٦
١٩٧١	٣٨١.٠٠٠	٢٣٣.٠٠٠	١٥٧.٤	١٩.٨
١٩٧٤	٥٦١.٠٠٠	١٨٠.٠٠٠	٤٧.٤	١٥.٧
اجمالي الفترة		٥٠١.٠٠٠	٨٣.٥	٢٩.٨

ويتضح من الجدول أن الزيادة السكانية خلال الفترة الممتدة بطول ٢٨ عاما بلغ ٨٣.٥% أى أن السكان أصبحوا خلال فترة تزيد قليلا عن ربع قرن أكثر من تسعة أمثال ما كانوا عليه ، وهو معدل نمو بالغ الارتفاع ، ونسبة زيادة سنوية تصل الى ٢٩.٨% وهو يزيد عشرة أمثال عن أعلى الزيادات السكانية في العالم ولا يمكن أن نفسر ذلك - إذا كانت الأرقام كلها صحيحة - إلا بالهجرة التي تدفقت على جدة من كل انحاء العالم في الواقع وخاصة العالم العربى ، ويرتبط ذلك بالازدهار الاقتصادى للمملكة . على أنه يلاحظ أن نمو السكان ، وأن كان في الفترة بين ١٩٤٦ حتى ١٩٦٣ كان يتم بمعدلات مرتفعة بالنسبة للمدن عامة ، إلا أن الفترة بين ١٩٦٣ و ١٩٧٤ شهدت أعلى معدل للزيادة السكانية في مدينة جدة ، وهذه الفترة هي التي امتد فيها نمو العمران في المدينة بمعدلات غير مسبقة ، وهي أيضا الفترة التي شهدت ثمار ارتفاع العائدات البترولية وما ترتب على ذلك من نمو اقتصادى مرتفع في المملكة .

ويؤكد ما سبق أن نتائج عملية المسح الاجتماعي للسكان في عام ١٩٧١ ،
التي سبقت الإشارة إليها ، اظهرت أن ١٢٪ فقط من إرباب الاسر التي تقيم
في جدة ولدوا بها ، وأن الهجرة الداخلية اسهمت بنسبة ٣٢٪ من تكوين
سكان جدة على حين اسهمت الهجرة الخارجية بنسبة ٥٣٪ تقريباً (١) .
وقد انعكس أثر الهجرة الخارجية في ظهور أحياء يتركز بها بعض المهاجرين
الذين ينتمون الى جنسيات معينة حتى أصبحت لتلك الأحياء أسماء تعرف
بها ، ومثال ذلك حارة « التكارنة » لأن معظم سكانها وفدوا من غرب
أفريقيا ، وكذلك يظهر ذلك في تسمية حارات البخارية والهنداوية التي
تعتبر من طلائع الهجرات الى جدة ، وأما الهجرات الحديثة فلعل تسمية
حارة الصحيفة باسم « الغزة » بعكس مدى هجرة السكان الذين نزحوا
من فلسطين وخاصة بعد عام ١٩٤٨ .

ويتصل بالهجرات الى جدة ، أن الذكور يشكلون في عام ١٩٧١ نسبة
٥٤٫٣٪ في مقابل ٤٥٫٧٪ للإناث ، ومن المعروف أن المهاجرين غالباً
ما يكونون من الشبان الذكور أو العزاب الذين يرغبون في ارساء دعائم
حياتهم الاقتصادية .

الاستخدام الحالي للأراضي في جدة :

تمثل الصورة الحالية لاستخدام الأراضي في أي مدينة مفتاح أي
تخطيط للمستقبل ، فكما سبق ، ينبغي أن يأخذ المخطط في الاعتبار دائماً
أنه لا يبدأ من فراغ ، الا عندما يكون عمله متعلقاً بمدينة جديدة كلية فوق
أرض خالية ، ومدينة جدة ، كما رأينا ، مرت بأطوار مختلفة في نموها
العمراني ، أدت الى هذا التوزيع المتشابه من الشوارع والأحياء التي تتباين
في مستوياتها العمراني وتباين كذلك في المستويات الاقتصادية والاجتماعية
لسكانها ، ولكن أهم تباين فيها هو تباين الوظائف وأنماط استخدام الأراضي

(١) الهيكل الاقليمي ، المرجع السابق ص ١٧ - ١٨

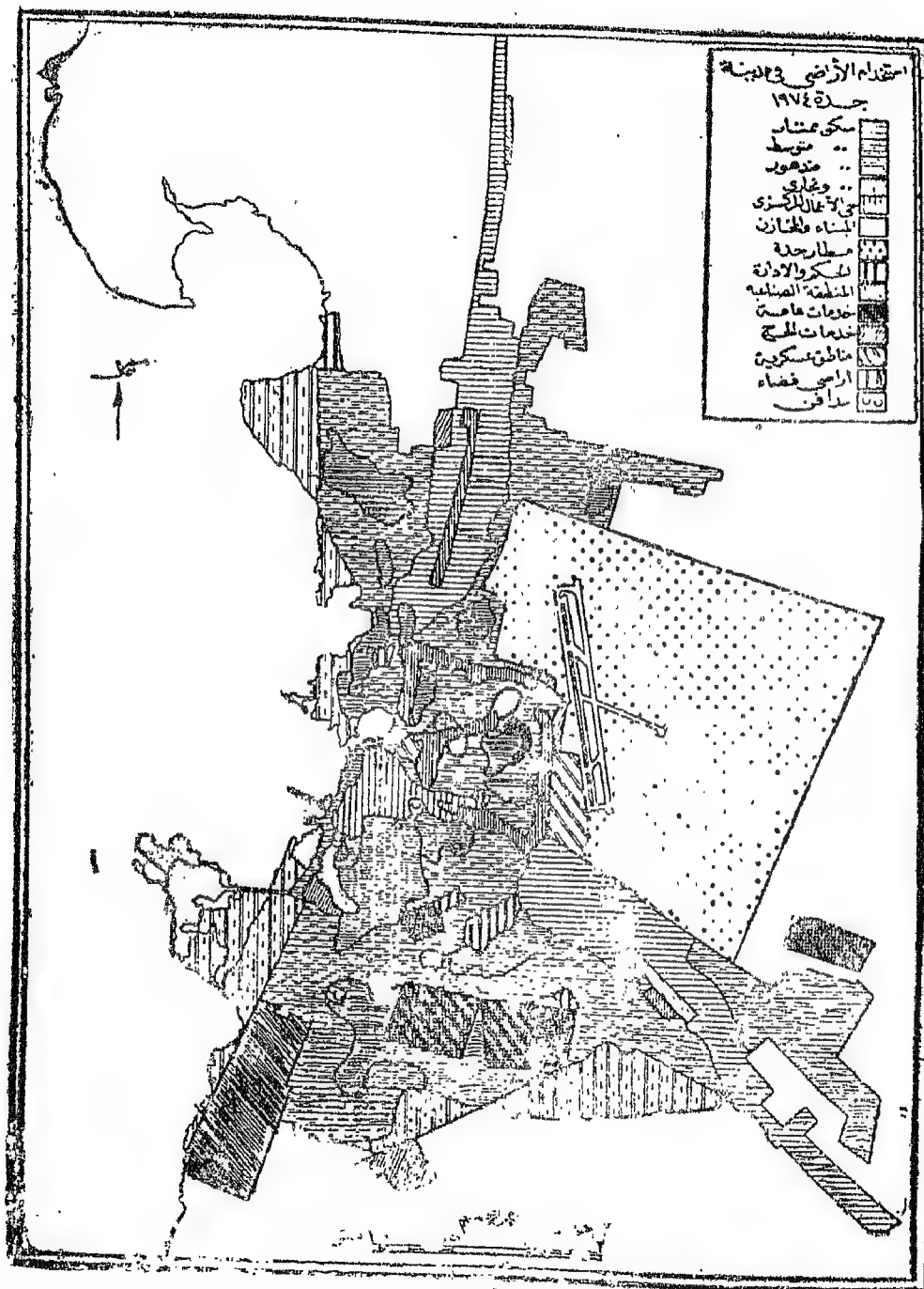
ويمكن ايجاز أهم ملامح خريطة استخدام الاراضى فى جدة فى الاقاليم
الداخلية الآتية مصنفة على أساس الوظيفة السائدة :

١ - المناطق التجارية :

تشغل التجارة مساحة كبيرة فى مدينة جدة ، وهى حرفة قديمة فى
المدينة ترتبط بوظيفة جدة كميناء رئيسى للتجارة ، كما ترتبط بأنها مدينة
تتعدد بها الجنسيات والاذواق والمشارب ، « كوزموبوليتانية » وفى موسم
الحج ومواسم العمرة تفد الآلاف الكثيرة من خارج البلاد وترى ما تعرضه
جدة من ألوان التجارة . وإذا كانت هدايا الحج أمرا يألوه المسلمون فى كل
أقطارهم ، فإن الأغراء يكون قويا عندما تختزل الدنيا فى متجر واحد هو
مدينة جدة التى تعرض منتجات العالم كله .

ويمكن التفرقة بين الأحياء التجارية الصغيرة التى تخدم سكان جدة فى
تلبية حاجاتهم اليومية ، وبين منطقة التجارة المركزية أو قلب المدينة
التجارى الذى يمثل أعلى تركز فى وظيفة Central Business District
التجارة وترتفع فيه قيمة واجهات المتاجر التى تطل على الشوارع ، وتبلغ
فيه أسعار الاراضى أقصاها . وهذه المنطقة يمكن تحديدها بارتفاع نسبة
الدكاكين التجارية ووجود أقصى قدر من الازدحام بهدف الشراء ، الى
جانب وجود المؤسسات المالية المختلفة من بنوك محلية أو فروع للبنوك
الأجنبية ، الى جانب مؤسسة النقد العربى السعودى وعشرات من تجار
العملة نظرا لوجود سوق الصيرفة الاساسية .

وتوجد المنطقة التجارية المركزية فى جدة فى نطاق يشغل جزءا من
المدينة القديمة فى معظمه ، فهى تنحصر بين شارع الملك عبد العزيز وشارع
الملك فيصل وتمتد حتى باب شريف وباب مكة ، وفى هذه المنطقة يوجد
٦٥% من تجارة التجزئة فى جدة فى مساحة تصل الى ٣٣٦.٠٠٠ متر مربع ،
ولكن النواة المركزية التى ترتفع فيها كثافة الاعمال التجارية الى الحد



شكل رقم (٤٧)

الاقصى تصل مساحتها الى ١٩٧٤٠٠ متر مربع اى حوالى ٨٥% من المنطقة التجارية المركزية وهى التى يوجد فيها أعلى سعر للأراضى فى منطقة التقاطع بين شارع الملك عبد العزيز وامتداد الشارع الجديد ، وهى منطقة ميدان الساعة حيث البنوك الرئيسية ووكالات الشركات التجارية والصناعية الكبرى وحيث كانت توجد أعلى مباني جدة ارتفاعا وهى عمارة المركز التجارى والسكنى التى تم بناؤها فى عام ١٩٧٤ ، وفى هذه المنطقة توجد الى جانب الاعمال التجارية الخاصة مكاتب الاستشارات الهندسية وعيادات اطباء وسوق الذهب (١) .

أما خارج منطقة النواة فتختلط استخدامات التجارية بالاستخدامات السكنية وتصبح المباني فى معظمها قسمة بين النشاطين ، تشغل الادوار السفلى بالأنشطة التجارية والادوار العليا بالمساكن غالبا ، وفى بعض الاحيان تتخصص بعض الشوارع فى أنشطة معينة حيث توجد معظم وكالات السيارات ومعارض ودكاكين قطع غيار السيارات فى منطقة باب مكة وعلى طول طريق مكة . ويلاحظ أن منطقة « سوق الجنوبية المركزى » تقع خارج منطقة النواة ، ويمكن اعتبارها منطقة تجارية مخططة : ولكنها لم تجتذب العملاء بعد ، وتنتشر حولها كثير من « مستودعات » نجارة الجملة خاصة فى المواد الغذائية والاستهلاكية .

ويوجد اتجاه الآن لانشاء مراكز تجارية ثانوية تمتاز بالدكاكين التى تتخصص فى السلع الممتازة مرتفعة السعر - سلع الرفاهية - ويمكن رؤية هذا الاتجاه فى طريق المدينة وبعض اجزاء الشرفية وطريق المطار .

٢ - المناطق السكنية :

وهذا النمط من استخدام الأراضى يعكس متغيرات كثيرة ، فالى جانب التطور التاريخى والمستوى الاجتماعى والاقتصادى للسكان ، فان أسعار

(١) أحمد على اسماعيل ، مدينة جدة ، جوانب من جغرافيتها الخارجية والداخلية ، مجلة البحوث والدراسات العربية ، معهد البحوث والدراسات العربية ، العدد السادس ، القاهرة ، ١٩٧٥ ، ص ١٨٨

الاراضى والموقع بالنسبة لاتجاهات الرياح تلعب كلها ادوارا رئيسية فى تحديد درجة المسكن، ومادة البناء والشكل الخارجى وتوافر الخدمات الرئيسية من مياه وكهرباء ، الى جانب تفصيلات المساكن الداخلية من حيث المظهر والاتساع ، يمكن ان تقسم المدينة الى فئات للمساكن الممتازة والمتوسطة والردئية .

وبصفة عامة فان اجزاء المدينة القديمة - سواء كانت داخل السور او كانت تقع فى النويات الخارجية الموجودة قبل عام ١٩٤٨ - وهى اقل اجزاء المدينة حظا من المساكن الممتازة ، ويتضح ذلك بمقارنة حارات اليمن والشام والمظلوم والكرنتينة وغيل والكندرة بمحاورة النمو الجديدة على طريق مكة او طريق المدينة ، بل ان كل حى على حدة يكون قسمة بين المساكن الممتازة والمساكن القديمة التى تمتاز بالبساطة ، وقد يوجد ذلك التباين فى تجاور كامل ، يمكن ملاحظته فى منطقة سوق الندى وبين شارع الملك عبد العزيز والشارع الجديد - الملك فيصل - كما ان اجزاء الكندرة التى تطل على الشوارع الرئيسية تختلف كلية عن تلك التى توجد فى قلب الحى . ولكن مع ذلك فان بعض الاحياء تغلب عليها المساكن الممتازة فى مقابل احياء اخرى تسودها المساكن المتواضعة .

وتوجد أكبر نسبة من الفيلات فى حارة مشرفة (٢٧٪ من جملة المساكن) ثم الكيلو ٦ (١٧٪ من جملة المساكن) وفى النزلة الشرقية (١٥٪ وفى الرويس (٩٪) كما توجد القصور الملكية ومساكن الدبلوماسيين والطبقة الموسرة فى طريق المدينة ، ولكن بعض الفيلات الممتازة توجد فى الاحياء التى تطل على طريق مكة وخاصة فى النزلة ، ولعل انشاء جامعة الملك عبدالعزيز فى منطقة الكيلو ٦ بطريق مكة يؤدى الى سلسلة من ردود الافعال فى اجتذاب المساكن الممتازة الى هذه المنطقة .

أما اقل الاحياء السكنية فى مستواها فهى حارة الكرنيتينة حيث يصل ٦٨٪ من المساكن بها الى مستوى المساكن القديمة والمتواضعة جدا وتقل المساكن المنفصلة والفيلات بها الى ١٪ من جملة المساكن وتليها فى هذا

الصدد حارة غليل ثم القريات والثعالبة ، وتصل نسبة المساكن البسيطة فيها الى ٥٨٪ و ٣٨٪ على الترتيب ، ويلاحظ أن معظم سكان هذه الاحياء من المهاجرين الفقراء ، وفي كثير من الاحيان فان ملكية المساكن تمت بوضعة اليد .

ولعله مما يستلفت النظر ، ان المنطقة القديمة في جدة لا تزيد في مساحتها عن ٨٪ من المنطقة المبنية ولكن يسكنها ٢٩٪ من سكان المدينة ، بل أن حارة واحدة فقط وهى حارة « اليمن والشام والمظلوم » يصل سكانها الى ١٥٪ من جملة سكان جدة (١) . وهى من الحارات التى تحتاج الى كثير من الاهتمام لتخفيف كثافة السكان بها وايجاد فرص سكنية أفضل ، مع الاهتمام ايضا بتخفيف كثافة المساكن وانشاء ساحات مكشوفة من الملاعب والمتنزهات .

ولا بد من الاشارة الى أن العقد الماضى (١٩٧٤ - ١٩٨٤) قد شهد تزايدا فى الطلب على السكن فى مدينة جدة نظرا لتزايد فرص العمل وارتفاع اعداد المهاجرين ، واقرن ذلك بمشروعات التحسين والتخطيط التى اقتضت توسعة بعض شوارع مدينة جدة وهدم كثير من المساكن قبل ايجاد مساكن بديلة ، والبدء فى تنفيذ عدد من المشروعات الكبرى المرتبطة بالخطوة الخمسية للتنمية فى المملكة مما دفع باعداد كبيرة من الخبراء والعمال الى القدوم الى المملكة للاسهام فى هذه المشروعات ، وقد صاحب ذلك ارتفاع القدرة الشرائية وارتفاع الدخول ولكن الأسعار ارتفعت ايضا فى مواد البناء واجور العمال وهكذا حدثت سلسلة من الافعال وردود الافعال التى أدت الى ارتفاع القيمة الايجارية للمساكن الجديدة ارتفاعا خياليا فى كثير من الاحيان (٢) . ثم ما لبث الامر أن تحول منذ عام ١٩٧٦ الى ظهور احياء متميزة وضواحي راقية أصبحت سمة مميزة للعمران فى مدينة جدة .

(١) المصدر السابق مباشرة ، ص ١٨٣ - ١٨٧ .

(٢) تضاعفت انجازات المساكن فى عام واحد وهو عام ١٩٧٦ الى ستة امثال ما كانت عليه فى عام ١٩٧٥ ، ولكن استقرت الأحوال بعد ذلك نسبيا .

٣ - النقل والمواصلات :

إذا كانت التجارة حرفة رئيسية في جدة مما ينعكس على استخدام الاراضى بها فان النقل والمواصلات هى من اقدم الوظائف التى مارستها مدينة جدة ، فهى كما سبق ذكره ميناء مكة منذ عصر عثمان حتى الآن ، وان كانت وسائل النقل قد شهدت تطورا كبيرا فى العصر الحديث ، فأضيف الى النقل البحرى والبرى ، النقل الجوى الذى يخدم حركة الحج بدرجة كبيرة أيضا . ويلاحظ أن استخدامات الاراضى فى النقل والمواصلات تشغل أكبر مساحة من أرض المدينة ، ويمكن تقسيم مناطق استخدامات النقل والمواصلات الى ما يلى :

(أ) النقل الجوى : ويتمثل فى مطار جدة القديم الذى يشغل حاليا أكبر مساحة منفردة فى المدينة ، حيث يغطى ١٧٧٠ هكتار (١٧٧٠٠٠ متر مربع) ويقع المطار الى الشرق من الكتلة السكنية حيث يحد من نمو المدينة فى هذا الاتجاه كما سبق . وقد بدأ مطار جدة بداية متواضعة كمطار لهبوط واقلاع الطائرات الصغيرة فى عام ١٩٤٨ ، وقد تم افتتاح مطار جديد الى الشمال من مدينة جدة على بعد ٢٤ كيلو مترا فى طريق المدينة المنورة ، وهو من أضخم مطارات الشرق الأوسط وأكثرها تجهيزا واستعدادا لاستقبال انطائرات العملاقة .

(ب) النقل البحرى : ويكاد يمثل اقدم وظائف جدة على الاطلاق ، وقد استمرت هذه الوظيفة منذ ثقل ميناء مكة الى جدة بدلا من الشعبية ، وكان الميناء هو « مبرر الوجود » لمدينة جدة طوال عصورها ، وكان نقل الحجاج بالبحر يمثل أهم وظائف جدة فى استقبالهم أو عند رحيلهم .

وقد ظل ميناء جدة صغيرا حتى بدأ ازدهارها العمرانى بعد هدم الاسوار ، ففى عام ١٩٤٩ تم وصل جزيرة المفسكة بمدينة جدة بوسطة طريق برى وانشئ رصيف يمكنه استقبال سفينتين طول كل منهما ١٧٠ مترا الى جانب رصيف متوسط لاستقبال السفن التى لا يزيد طولها عن ١٠٠ متر ورصيف صغير لاستقبال الصنادل ، كما انشئت مستودعات لتخزين البضائع

مساحتها ٢٤ر٠٠٠ متر مربع ثم زيدت مساحتها بعد ذلك الى ٤١ر٥٠٠ متر مربع .

وفي أعوام ١٩٥٦ ثم ١٩٧٣ ادخلت مشروعات كثيرة على الميناء لتحسينه ، وأصبح الطريق الذى يربط المدينة بالميناء على جزيرة المفسكة مزدوجا كما تم رصفه وتبلغ مساحة جزيرة المفسكة حوالى ١٢٠٠ فدان (حوالى خمسة ملايين متر مربع) ويبلغ عدد المراسى حاليا ١٢ مرسى ، وتوجد ثلاثة مداخل بحرية خلال الشعاب المرجانية . وقد تم تعميق الميناء الى ١١ مترا وتبلغ طاقته القصوى مليونى طن سنويا ويستقبل حوالى ١٣٠٠ سفينة فى العام . وقد ارتفعت مساحة مخازن البضائع الى ٦١ر٠٠٠ متر مربع ومناطق التخزين المغطاة الى ٩٤ر٠٠٠ متر مربع ، والى جانب ذلك يوجد ١٨١ فدانا لمناطق التخزين المكشوفة (١) .

ويلاحظ أنه على الرغم من التوسعات التى تمت فى جدة عام ١٩٧٣ باكتمال « ميناء جدة الاسلامى » فإنه يعانى الآن من ظاهرة التكدس التى تؤدى الى انتظار بعض البواخر عدة شهور ليتم تفريغ حمولاتها وهذا يرجع الى أن ازدياد حجم الحركة فى الميناء فاق اية توقعات (٢) .

(ج) النقل البرى : وعلى الرغم من أن النقل البرى يبدو أنه لايشغل حيزا كبيرا فى جدة ، فإنه توجد عدة مواقف لسيارات الركوب سواء تلك التى تتجه الى مكة أو الى المدينة أو الرياض ، ويوجد موقفها قرب باب مكة ، وبقرية توجد مواقف لخطوط المواصلات الداخلية فى جدة (باب مكة وبشيش) كما توجد عدة مواقف أخرى لخطوط داخل المدينة ، ويوجد أيضا موقف لسيارات النقل فى منطقة حرم قصر خزام ، الى جانب موقف آخر عند مدخل ميناء جدة . ولكن أهم ما يتعلق بالنقل البرى هو

-
- (١) وزارة المواصلات ، ميناء الملك فيصل ، دار الاصفهانى وشركائه جدة ، ١٩٧٣ ، ص ١٠ - ١٧ .
(٢) فى عام ١٩٧٧ استخدمت طائرات الهليكوبتر فى تفريغ شحنات الاسمنت للحد من طول انتظار البواخر ومنعا للتكدس .

أماكن انتظار سيارات الركوب ، وذلك نظرا لارتفاع ملكية السيارات الخاصة ، رغم أنها وافد حديث على وسائل النقل في المدينة ، وتنتضح مشكلة أماكن الانتظار في المنطقة التجارية المركزية .

وكما سبق فإن عام ١٩٧٤ قد شهد رصف عديد من سوارع جدة ، ومع ذلك لا تزال هناك حاجة الى المزيد ، وقد تم التغلب على ضيق الشوارع بعمل اتجاه واحد للسيارات في معظم شوارع الكتلة السكنية القديمة ، على حين يكون الاتجاه مزدوجا حيث تتسع الشوارع في الامتدادات الحديثة للمدينة التي انشئت شوارعها بعد دخول السيارة ، ولعل أحدث تطور يتعلق بالنقل البرى هو توسعة شارع المطار وعمل الكوبرى العلوى في ميدان كيلو ٢ بطريق مكة (١) .

(د) المواصلات : وهى تشغل مساحات متواضعة في المدينة حيث توجد مكاتب البريد والبرق والهاتف قرب ميدان الملك عبد العزيز ، وأما سنترال جدة فيوجد قرب باب مكة ، ومنذ عام ١٩٧٣ أنشئت عدة مكاتب بريد فرعية في الاحياء ، وأنشئت كذلك عدة أكشاك للتليفونات في كثير من شوارع جدة .

٤ - الصناعة :

تمثل الصناعة وظيفه حديثة جدا في جدة ، وهى مع ذلك من الانشطة التى تزداد أهمية واتساعا في المساحات التى تشغلها . ويوجد عديد من المصانع الصغيرة والورش الاصلاحية او دكاكين الحرفيين التى تتوزع في كثير من احياء المدينة ، وخاصة على طول طريق النصر - الميناء وفي منطقة باب مكة وطريق مكة وفي حارة السبيل ومعظم هذه الورش والمصانع تعمل في الحدادة والنجارة وأعمال الاثاث والصناعات الكيماوية .

(١) يوجد مشروعات لعمل كثير من هذه الكبارى العلوية في مختلف احياء المدينة ، وهى ترتبط بمشروع التخطيط العمرانى ، وقد نفذ الكثير منها بالفعل حاليا .

ولكن « منطقة جدة الصناعية » التى توجد فى جنوب غرب المدينة أصبحت منطقة متميزة لوجود مصفاة تكرير جدة ومصنع الحديد المطروق بها ، وموقع هذه المنطقة الصناعية مناسب فهى تفيد من التسهيلات البحرية لوقوعها على الشاطئ وتتجنب المناطق السكنية .

اما على طريق المدينة فيوجد مصنع شركة الاسمنت فى الكيلو ١٨ كما ان المدينة السكنية لعمال المصنع توجد الى الشرق منه مباشرة ، وموقعه غير مناسب كما سبق .

كما توجد فى الكيلو ٦ بطريق مكة مصانع للصابون والكبماويات ، وكذلك يوجد فى الكيلو ١٤ من طريق مكة مصانع للنسيج واخرى للحلويات الى جانب بعض صناعات القوارب والصنادل البحرية قرب الميناء .

٥ - الخدمات :

وهى تضم كل المساحات المخصصة للخدمات العامة للسكان او زوار المدينة وتضم خدمات السكان أنشطة ثقافية وتعليمية وعلمية وصحية ، وثمة ارتفاع ملحوظ فى هذه الخدمة من حيث النوع والدرجة ، ففى كل عام تفتتح مدارس جديدة ، سواء للبنين او للبنات ، ويحدث توسع فى كليات جامعة الملك عبد العزيز التى تضم الآن خمس كليات هى حاسب ، تاريخ الانشاء : الاقتصاد والادارة ، الآداب والعلوم الانسانية ، العلوم ، الطب والعلوم الطبية وكلية الهندسة والى جانب ذلك فقد أنشأت الرئاسة العامة لتعليم البنات كلية للبنات فى الرويس . تقوم بدورها فى تعليم الفتاة السعودية الى جانب قسم الطالبات بجامعة الملك عبد العزيز .

أما المدارس الثانوية والمتوسطة والابتدائية فانها موزعة على كل اجزاء المدينة ، ويوجد أكثر من ٤٠ مدرسة ابتدائية للبنين وحوالى ٥٠ مدرسة ابتدائية للبنات الى جانب ١١ مدرسة متوسطة للبنين و ١٤ مدرسة متوسطة للبنات وخمس مدارس ثانوية للبنين واربعة للبنات ، ويوجد أيضا معهد للمعلمين وآخر للمعلمات ومدرسة تجارية ثانوية للبنين .

وفى مجال الخدمات الثقافية توجد فى جدة مساحة واسعة مخصصة لأراضى التلفزيون والاذاعة ، وتبث البرامج منهما لتغطى المنطقة الغربية كلها تقريبا ، وفى أوائل عام ١٩٧٦ تم ربط شبكات التلفزيون فى المملكة فى كل من الدمام والرياض وجدة بحيث يمكن أن تغطى المملكة كلها تقريبا بارسال تلفزيونى موحد .

ويوجد فى جدة عدد كبير من المستشفيات الحكومية والخاصة الى جانب المعزل الصحى الذى يخدم بطاقته القصوى فى موسم الحج حيث ترتفع طاقته من ٢٠٠ سرير الى ١٥٠٠ سرير ، وتوجد أيضا كثير من المستوصفات التى تخدم الحارات ومركز الهلال الأحمر السعودى ، الى جانب الادارات الطبية للمصالح والمؤسسات ، وفى جدة توجد مندوبية المنطقة الطبية بالساحل الغربى وإدارة المعازل « الكارنتينات » وتقع فى ميدان الملك عبد العزيز .

وفى كل جزء من جدة ترتفع المآذن التى ينادى فيها بالصلاة ، وبيوت الله هى من أكثر ما يجده الانسان فى جدة سواء فى الأحياء السكنية أو فى الأسواق .

أما خدمات الزوار فانها تتمثل أساسا فى مدن الحجاج ، ويوجد مدينتان للحجاج هما مدينة حجاج البحر قرب الميناء ، ومدينة حجاج الجو الى جوار مطار جدة الدولى وهما تقومان بدور كبير فى استقبال الحجاج القادمين من خارج المملكة ، كذلك فى وداعهم ، وموسم العمل أطول فى مدينة حجاج البحر التى قد تعمل أكثر من نصف العام .

٦ - استخدامات أخرى :

وتتضمن أكثر من صورة من صور استخدام الأراضى ، وعلى الرغم من عدم التجانس فى هذه الاستخدامات ، الا أنه يصعب تفصيل كل أوجه الاستخدام فى الدراسات العامة لاستخدامات الأراضى وأهم هذه الاستخدامات هى :

(١) الحكم والادارة : وتشمل بعض الأنشطة المركزية على مستوى

الدولة مثل الديوان الملكي ورئاسة مجلس الوزراء وقصر الرئاسة ومكاتب الوزراء ، وذلك بالنظر الى أن جدة تؤدي وظيفة العاصمة فى جزء من السنة ، وخاصة فى موسم الحج ، والى جانب ذلك فهى مقر وزارة الخارجية وسفارات وقنصليات الدول التى تتبادل التمثيل الدبلوماسى مع المملكة (١) ، والى جانب ذلك تضم كثيرا من الادارات الحكومية للمنطقة الغربية ولامارة مكة المكرمة وقائمقامية جده . وتشمل هذه الوظيفة أجزاء متفرقة من جدة .

(ب) مناطق الترفيه : وقد بدأت تظهر بصورة فعلية فى نهاية عام ١٩٧٤ حين أعيد اكتشاف الجبهة البحرية لجدة ، وفى نهاية العام المذكور تمت عملية انشاء كورنيش جدة واصبح يمتد بطول الشاطئ تقريبا ، وخاصة امام قصر الحراء ، ويضم كثيرا من أماكن انتظار السيارات والاحواض المعدة للزهور والخضرة وامكن جلوس فى كثير من الاجزاء واصبحت كثير من الاسر تاوى الى هذه المنطقة من بداية عام ١٩٧٤ نظرا لوجود الكازينوهات الراقية . وقد اصبح كورنيش جدة منطقة متميزة للنزهة والترفيه بعد ان طال تجاهل البحر لفترة طويلة واستخدامه فى الترفيه .

والى جانب ذلك توجد منطقة الترفيه التقليدية لمدينة جدة على طول « شرم البحر » حيث تنتشر الشاليهات الخاصة ، وحيث توجد بعض الفنادق التى تشمل عددا من شاليهات الايجار وهى تقوم بدورها كمصيف ومنتزه لسكان جدة .

(ج) المدافن : تضم جدة كثيرا من المدافن ، وعلى الرغم من أن اكبر مقبرتين بها وهما مقبرة حواء ومقبرة الأسد كانتا نقعان خارج الاسوار ، فان كل المدافن الحالية تقريبا تقع داخل الكتلة السكنية . وتعتبر مقبرة الأسد اكبر المقابر التى تستخدم حاليا ، ولكن يوجد حوالى عشرة مناطق للمدافن مزروعة فى بعض الأحيان .

(١) نقلت وزارة الخارجية والسفارات الى الرياض حديثا .

(د) المنشآت العسكرية : وأهمها قيادة المنطقة الغربيه وغيرها من المناطق التابعة لوزارة الدفاع والطيران مثل « القشلة » بسوار وزارة الخارجية ، وقاعدة جدة الجوية بجوار مطار جدة الدولي .

نحو تخطيط أفضل :

كان من نتائج الطفرة التي حدثت فى نمو مدينة جدة وانتقلت بها فى ثلاثة عقود الى مرحلة قطعتها غيرها من المدن فى ثلاثة قرون ، أن انتقلت من مرحلة النمو الأفقى فى مساحة محدودة الى النمو الذى شارفت فيه بعض عماراتها على اللحاق بناطحات السحاب والى النمو الأفقى الذى امتد الى أبعد لم يكن أحد يتصورها منذ أعوام قليلة .

ويمكن أن نقسم أهم مشكلات جدة المعاصرة الى الفئات التالية :

١ - مشكلات النمو السكانى وتشمل :

- (أ) المياه .
- (ب) الاسكان .

٢ - مشكلات التركيب الحضرى وتشمل :

- (أ) المطار القديم .
- (ب) الشوارع والمرور وأماكن الانتظار .
- (ج) النزهة والترفيه .
- (د) حى الأعمال المركزى ،
- (هـ) حفظ التراث المعما

٣ - مشكلات بيئية ومتنوعة وتشمل :

- (أ) تصريف مياه الأمطار .
- (ب) التخلص من النفايات .
- (ج) تلوث الشواطىء .
- (د) الفندقه .

ونتناول كل مشكلة من هذه المشاكل بايجاز على النحو التالي :

١ - مشكلات النمو السكاني :

وقد اشرنا من قبل الى ان السكان يتزايدون فى جدة بمعدلات غير مسبوقة ، وعلى الرغم من أننا نتوقع أن تقل معدلات نمو السكان عما كانت عليه خلال فترة ربع القرن الماضية ، إلا أنها ستبقى مرتفعة سواء بالنسبة للمعدلات فى المملكة أو فى الدول النامية ، وذلك بالنظر الى أن عوامل الجذب مرتفعة جدا فى جدة ، وتمثل بالدرجة الأولى فى فرص الكسب والعمل الكثيرة ، وعلى الرغم من أن ارتفاع معدلات الاسعار سوف يؤدي الى أن تصبح الهجرة الى جدة هجرة انتخابية فى المستقبل بمعنى أنها تجتذب العناصر التى تتوافر لها الخبرة والدراية التى تتطلبها مشروعات وخطط التنمية إلا أن ذلك يلقى عبئا ثقيلا فيما يتعلق بتوفير نوعية مرتفعة من الخدمات للمهاجرين الجدد وكما سبق فإن أوجه مشكلات النمو السكاني تتمثل فى :

(١) المياه : ونقصد بها المياه اللازمة للاستخدام الحضرى العام ، سواء كانت لأغراض الاستخدام المنزلى والشرب ، أو الصناعة أو لرى الحدائق الخاصة التى أصبحت تنتشر فى كثير من الأحياء السكنية الراقية بعد أن كانت جدة خلوا منها حتى الماضى القريب .

وتستمد مدينة جدة ما يلزمها من مياه من ثلاثة مصادر حاليا وهى حوض وادى فاطمة وحوض خليص ومحطة تحلية مياه البحر ، وتشارك المصادرة الثلاثة فى امداد جدة بحوالى ٢٠ مليون متر مكعب من المياه سنويا ، يستهلك منها ١١ مليون متر مكعب فى أغراض الشرب ، وتستهلك الحدائق ٥ ملايين متر مكعب ، أما الاستخدامات الصناعية والبلدية فتستهلك مليونى متر مكعب كما يقدر الفاقد من الشبكة العامة بحوالى مليونى متر مكعب أى بنسبة ١٠٪ من الموارد المائية السنوية ، كما سبق فى دراسة موارد مياه جدة .

وقدر الخبراء الايطاليون أن تشغيل محطة تحلية المياه فى ١٩٧٠ سيؤدى الى توفيرى مياه كافية بالاشتراك مع موارد مياه وادى فاطمة ووادى خليص ، حتى عام ١٩٧٧ ، وحيث يمكن أن تقوى شبكات وادى خيص لرفع حصته الى ٣٤٥٠٠ متر مكعب يوميا الى جانب ٢٥٧٠٠ متر مكعب يوميا من وادى فاطمة وكذلك رفع طاقة محطة التحلية الى ١١٤٠٠٠ متر مكعب يوميا بمجموع يومى قدره ١٧٤٢٠٠ متر مكعب يوميا .

وقدر انه حتى عام ١٩٨٥ فان الكمية السنوية اللازمة لمدينة جدة هى ٣٢ مليون متر مكعب بمعدل استهلاك يومى متوسطه ٨٨٠٠٠ متر مكعب ، وعلى حين كان اسهام وادى خليص لا يتعدى ١٦٢٠٠ متر مكعب يوميا ينتظر زيادتها الى ٣٤٥٠٠ متر مكعب يوميا ، ورفع طاقة محطة التحلية من ١٩٠٠٠ متر مكعب يوميا لتصبح ١١٤٠٠٠ متر مكعب يوميا فتصبح جملة الايراد اليومى ١٧٤٢٠٠ متر مكعب يوميا (١) .

ولعل تجربة السيل الذى اجتاج شبكات المياه التى تمد مدينة جدة فى اوائل عام ١٩٧٥ وأدى الى حدوث أزمة مياه شديدة تستدعى تخطيطا علميا لاستهلاك المياه من ناحية ووضع حد لنمو السكان فى مدينة جدة من ناحية اخرى الى جانب توسعة محطة التحلية والاسراع فى مد الشبكات لتغطى المدينة كلها .

(ب) الاسكان : أدى نمو اسكان بمعدلات سريعة ومرتفعة جدا ، الى زيادة الطلب على المساكن بنسبة تزيد على التوسع فى بناء المساكن الجديدة ، وقد أسهم تنفيذ بعض مراحل التخطيط العاجل للمدينة فى المشكلة ، وذلك لأن توسعة الشوارع القديمة وشق شوارع جديدة فى الكتلة السكنية القديمة أدى الى هدم كثير من المساكن التى أصبحت تمثل عبئا اضافيا على الطلب العادى للمساكن ، وقد اقترن ذلك كله بإزمات عالمية

(1) Ital Consult, Water, Supply Surveys for Jeddah - Mecca - Thnf Area, Rome, 1969 Appndix 2 , pp. 7 p 8 .

فى مواد البناء وارتفاع تكلفة بناء المساكن وعدم وجود أيدى عاملة كافية ، وتوجيه قدر كبير من إستثمارات رؤوس الأموال المحلية فى التجارة ، ولعل ذلك يتطلب ضرورة التوسع فى استخدام المساكن الجاهزة لحل أزمة الاسكان بسرعة والى جانب ذلك ينبغى أيضا الحد من الهجره الى جدة حتى يمكن الملاءمة بين الطلب المتزايد والعرض المتوفر من المساكن .

٢ - مشكلات التركيب الحضرى :

وهذه المجموعة من المشكلات تقترن باستخدام الأراضي الحالى ، والذي يعتبر فى حد ذاته امتدادا للماضى فى بعض الأحيان ، ان بعض أجزاء جدة القديمة تمارس وظائف لم تكن مهيأة لها ، ولكن التطور السريع أدى الى تعايش القديم والحديث كما ان نمو المدينة واتصال الأجزاء المنفصلة من النويات القديمة للأحياء أدى الى بعض المشكلات الوظيفية ، وبيان ذلك بإيجاز هو :

(١) المطار : سبق القول بأن مطار جدة كان بعيدا عن الكتلة السكنية حين انشئ فى عام ١٩٤٨ ، ولكن النمو السريع ما لبث أن اقترب منه وأحاط به وأصبح المطار بذلك فى موقع غير مناسب ، وخاصة بعد التوسع فى استخدام الطيران ، واستخدام طائرات جديدة نعوق سرعتها سرعة الصوت وتنتج ضوضاء شديدة واهتزازات المباني ، ولما رأينا فان منطقة الاقتراب من المطار لا ينبغى أن ترتفع مبانيها عن حد معين ، ولعل نقل المطار من موضعه الحالى الى الموقع الجديد بعد ٣٤ كيلو مترا الى الشمال من المدينة يكون مناسباً ، الا أنه ينبغى التحكم فى أى امتداد عمرانى فى منطقة الاقتراب من المطار الجديد من الآن ، كما أن مصنع الأسمنت يصبح فى موقع غير مناسب بدرجة أكبر بعد أن يقترب المطار الجديد منه ، ولهذا فلا بد من نقله من موقعه .

(ب) الشوارع والمرور وأماكن الانتظار : لم تكن معظم شوارع جدة القديمة أكثر من ممرات للمشاة ، وفى ظروف البيئة الحارة فان كثيرا من المدن المدارية تكون شوارعها ضيقة ومتعرجة ومسقوفة للتغلب على حرارة

الجو الشديدة وتأخذ كثير من المنازل زوايا قائمة على الشوارع من أجل أحداث أكبر قدر ممكن من حركة الهواء ، ويؤدي الى ندرة استقامة الشوارع ، وهذا كله لا يناسب استخدام السيارة .

وقد ادخل نظام الاتجاه الواحد على كثير من الشوارع لتقليل مشكلات المرور ورفع كفاية الشوارع نسبيا ، وتشتد مشكلة أماكن الانتظار في قلب المدينة ومنطقة التجارة المركزية ، ولا بد من مراعاة ذلك في أي تخطيط للمدينة مستقبلا .

(ج) النزهة والترفيه : لا يزال هذا الاستخدام يشغل مساحة قليلة جدا بالقياس الى السكان ، وقد حدثت اضافة ممتازة في آخر عام ٧٤ بتجميل شارع البحر .

(د) حي الأعمال المركزي : وهو يحتاج وحده الى دراسة مفصلة عن تركيبه ومشكلاته ولكن في مثل هذه الدراسة العامة نشير الى أن أهم مشاكله هي وجود مساحات كبيرة من الأراضي المعطلة كلية عن الاستخدام في وسط حي الأعمال المركزي ، وهي تلك الأجزاء القديمة التي لم تهدم ولم تحول الى استخدام حديث على الرغم من ارتفاع أسعار الأراضي والحاجة الشديدة اليها للتوسع . ومن أمثلة تلك الأراضي المعطلة ما يوجد بين شارعى الملك عبد العزيز والشارع الجديد في أول سوق الندي ، وكذلك بعض الأجزاء في سوق العلوى وخلف مؤسسة النقد العربى السعودى .

(هـ) حفظ التراث العمرارى : لا ينبغي أن يستقر فى الذهن أن التخطيط للمستقبل يلغى الماضى ، أن جزءا رئيسيا من مهمة المخطط هي أن يحافظ على « شخصية » المدينة ، وفى مدينة جدة كثير من المساجد القديمة التى تستحق أن تبذل بها عناية كبيرة ، وكذلك بعض الدور التاريخية التى تحتفظ بطابع الفن العمرارى فى المشربيات التى توجد بها وتحليها ، وهذه ينبغي أن يبقى بعضها على الأقل شاهدا على ماضى المدينة العريق ، واختيار تلك النماذج أمر صعب ولكنه ضرورى ، على أن تقوم به لجنة تمثل المخططين وذوى الاهتمامات العمرانية والانسانية معا .

٣ - مشكلات بيئية ومتنوعة :

ومعظم هذه المشكلات ناتجة عن الظروف البيئية للمدينة ولكن نسيج استخدام الأراضي والنمو العمراني والسكان تسهم أيضا في هذه المشكلات ، وهي :

(أ) تصريف مياه الأمطار : الأمطار في مدينة جدة أمر نادر الحدوث ، ولكنها حين تحدث فكثيرا ما يكون ذلك على صورة أمطار غزيرة مركزة ، ثم تؤدي ظروف الطبوغرافية المحلية لمدينة جدة الى اندفاع المياه من المرتفعات التي تحيط بالمدينة من الشرق في صورة سيل كبير ، كما حدث عقب الأمطار التي هطلت في عام ١٩٦٢ ، وفي عام ١٩٦٨ ، وفي عام ١٩٧٢ ، وقد عملت أخيرا قناتان لصرف مياه السيول تقع احدهما شمال الكتلة السكنية الرئيسية والأخرى الى الجنوب منها ولكن تبقى المشكلة فيما يتعلق بالأمطار الساقطة على الكتلة السكنية دون حل حتى يتم انشاء شبكة المجارى بالمدينة وتشغيلها . على أن يراعى فيها عمل شبكة صرف لمياه الأمطار في الشوارع (١) ، حتى لا تتحول الى برك راكدة المياه بعد سقوط المطر .

(ب) التخلص من النفايات : تمثل النفايات مشكلة للصحة العامة في كل المدن وكانت مدينة جدة تتخلص منها بوسائل بدائية في الماضي ولكنها تنقل الآن الى جنوب المدينة حيث توجد « محرقة » القمامة ، ويتم حاليا تجميع البقايا من الأحياء السكنية في سيارات حديثة ونقلها حيث يجرى حرقها ، ويمكن إقامة مشروعات للأسمدة العضوية تفيد منها حدائق جدة الخاصة والعامة . اذا استخدمت أساليب حديثة .

(ج) تلوث الشواطئ : وهو من الأمور التي كثر الحديث عنها في الأعوام الأخيرة ، خاصة في الدول الصناعية ، لكن في مدينة جدة ، يوجد الى جانب ما تلقيه السفن من بقايا البترول والنفايات منطقة « البنقلة » التي تلقى فيها كل يوم كميات كبيرة من بقايا الأسماك ، ولذلك آثاره على الصحة وعلى حياة الكائنات البحرية والأسماك ،

(١) أحمد على اسماعيل ، المصدر السابق ، ص ١٦٢ - ١٦٣ .

كما تضيف الصناعة فى جنوب جدة موردا جديدا للتلوث ادا لم يراع المتخلص من بقايا المواد العضوية والنفايات فى الصناعات القائمة حاليا أو التى تقام مستقبلا .

(د) الفندقية : وهى لا تدخل فى المشكلات البيئية ولكنها تقسرن بالطلب المتزايد على الأعمال والفرص والآلاف الكثيرة التى تهبط كل يوم فى مدينة جدة سواء للعمل أو قبل التوجه الى مكة ، أو بعد الفراغ من الحج أو العمرة . وكثيرا ما يجد الانسان مشكلة فى ايجاد مكان خال بأحد الفنادق . وهذا أمر ينبغى أيضا أن يشملته أى تخطيط للمستقبل وأن توجه اليه اهتمامات أصحاب رؤوس الأموال . أن الفندقية تمثل واجهة حضارية لا بد من ابقائها مشرقة .

ان مدينة جدة ينتظرها مستقبل واعد مشرق . ولعل التخطيط الذى أعد لها حتى عام ١٩٩١ يأخذ فى اعتباره ما أثرناه من مشكلات . وهذا التخطيط جيد فى اطاره العام . ولكن معدلات النمو السكانى قد تقلل من قيمته اذا استمرت على معدلاتها الحالية ، أو حتى اذا انخفضت الى نصف معدلاتها الحالية . والتخطيط يضع مساحات للمساكن حسب التقديرات الدنيا للسكان فى عام ١٩٩١ والتى تصل الى ٨٠٠٠٠٠ نسمة أو التقديرات العليا التى تصل فى التاريخ المذكور الى ١٢٥٠٠٠٠ نسمة ، ولكننا نرى فى ضوء البيانات الأولية لتعداد السكان لعام ١٩٧٤ بأن التقديرات الدنيا المذكورة قد تتحقق فى عام ١٩٨٥ حين يصل السكان الى ٨٤١٠٠٠ نسمة اذا انخفضت معدلات الزيادة السكانية السنوية الى ٧٪ فقط ابتداء من عام ١٩٧٤ وحتى عام ١٩٨٠ ، أما اذا استمرت معدلات الزيادة على ما هى عليه ٧٥٪ سنويا فى الفترة (١٩٧١ - ١٩٧٤) فان جدة ستصبح مدينة مليونية خلال عقد الثمانينات .

ومن أجل مستوى أفضل للخدمات ، وحياة افضل للسكان فان النمو السكانى فى جدة ينبغى أن يخضع لعدد من الضوابط ، كما أنه ينبغى مراجعة انجازات التخطيط كل خمسة أعوام حتى يمكن التحقق من ملائمة الخطة العامة لنمو السكان ولتحقيق غد أكثر اشراقا لمدينة جدة .

المصادر والمراجع

أولا : باللغة العربية :

- ١ - الاصطخرى ، المسالك والممالك ، تحقيق محمد جابر الحينى ،
وزارة الثقافة والارشاد القومى ، القاهرة ، ١٩٦١ .
- ٢ - ابراهيم رفعت ، مرآة الحرمين ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ،
١٩٢٥ ، جزءان .
- ٣ - ابن خلدون ، المقدمة ، مطبعة التقدم ، القاهرة ، ١٣٩٢ هـ .
- ٤ - ابن منظور ، لسان العرب ، دار صادر ، بيروت ، ١٩٥٦ ، أجزاء .
- ٥ - أحمد على اسماعيل ، مدينة أسيوط ، دراسة فى جغرافية المدن ،
رسالة دكتوراه مقدمة الى كلية الآداب بجامعة القاهرة ، ١٩٦٨
(غير منشورة) .
- ٦ - أحمد على اسماعيل ، مدينة جدة ، جوانب من جغرافيتها الخارجية
والداخلية ، مجلة البحوث والدراسات العربية ، العدد السادس ،
القاهرة ، ١٩٧٥ .
- ٧ - أحمد على اسماعيل ، اسس علم السكان وتطبيقاته الجغرافية
دار الشعب ، القاهرة ، ١٩٧٦ .
- ٨ - أدولف أرمان وهرمان رانكة ، مصر والحياة المصريه فى العصور
القديمة ، ترجمة عبد المنعم أبو بكر ومحرم كمال ، النهضة
المصرية ، القاهرة ، (غير مؤرخ) .
- ٩ - البكرى ، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع ، تحقيق
وضبط مصطفى السقا ، لجنة التأليف والترجمة والنشر ،
القاهرة ، ١٩٤٧ .
- ١٠ - البنك الدولى ، النقل الحضري ، ورقة عمل قطاعية (مايو ١٩٧٥)
مطابع الأهرام التجارية ، القاهرة ، ١٩٧٧ .
- ١١ - البنك الدولى الاسكان ، ورقة عن السياسة فى قطاعه (مايو ١٩٧٥)
مطابع الأهرام التجارية ، القاهرة ، ١٩٧٧ .

- ١٢ - المقدسى ، أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم . مكتبة حياط ، بيروت
١٩٠٦ (مصورة عن طبعة بريل فى ليدن) .
- ١٣ - ببيرمونتية ، الحياة اليومية فى مصر فى عهد الرعامسة ، ترجمة
عزيز مرقس منصور ، الدار المصرية للتأليف والترجمة ،
القاهرة ، ١٩٦٥ .
- ١٤ - جامعة الدول العربية ، أعمال المؤتمر التاسع للشئون الاجتماعية
والعمل فى القدس فى مايو ١٩٦٥ ، رعاية البدو وتحضيرهم
وتوطينهم ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، جزءان .
- ١٥ - جمال حمدان ، جغرافية المدن ، عالم الكتب ، القاهرة ، ١٩٧٢ .
- ١٦ - جمال حمدان ، مقدمة كتاب الهلال عن القاهرة تأليف ديزموند
ستيوارت وترجمة يحيى حقى ، كتاب الهلال ، القاهرة ،
مارس ١٩٦٩ .
- ١٧ - الجهاز التخطيطى والتنفيذى ، اللجنة العليا لتخطيط القاهرة
الكبرى ، التخطيط الابتدائى العام لاقليم القاهرة الكبرى فى صورته
الموجزة ، الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية ، القاهرة ، ١٩٧١ .
- ١٨ - حمد الجاسر ، فى شمال غرب الجزيرة ، دار اليمامة ،
الرياض ، ١٩٧٠ .
- ١٩ - ديزموند ستيوارت القاهرة ، ترجمة يحيى حقى ، دار الهلال ،
القاهرة ، ١٩٦٩ .
- ٢٠ - روبرت ماثيو ، جونسون مارشال وشركاهم ، الهيكل الاقليمى ،
مشروع تخطيط المنطقة الغربية ، المرحلة الثانية ، الجزء الثانى ،
مكتب تخطيط المدن ، جدة ، ١٣٩٢ هـ .
- ٢١ - سليم حسن ، مصر القديمة ، مطبعة كوتر ، القاهرة ، ١٩٤٠
(الجزء الأول) .
- ٢٢ - السيد عبد العزيز سالم ، تاريخ المسلمين وآثارهم فى الأندلس ،
دار المعارف - بيروت ، ١٩٦٢ .
- ٢٣ - سيدة اسماعيل كاشف ، مصر فى فجر الاسلام ، من الفتح العربى

- الى قيام الدولة الطولونية ، دار الفكر العربى ، القاهرة ، ١٩٤٧ .
- ٢٤ - عبد الرسول موسى ، التطور العمرانى والتخطيط فى الكويت ،
كاظمة ، الكويت ، ١٩٨١ .
- ٢٥ - عبد العال الشامى ، مدن الدلتا فى العصر العربى ، رسالة دكتوراه
مقدمة الى جامعة القاهرة ، ١٩٧٧ (غير منشورة) .
- ٢٦ - عبد العزيز صالح ، الشرق الأدنى القديم ، الجزء الاول ، مصر
والعراق ، الهيئة العامة لشئون المطابع الاميرية ، القاهرة ، ١٩٥٧ .
- ٢٧ - عبد الفتاح محمد وهيب ، دراسات فى جغرافية مصر التاريخية ،
مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، ١٩٦٢ .
- ٢٨ - عبد القدوس الأنصارى ، تاريخ مدينة جدة ، دار الأصفهاني
وشركائه جدة ، ١٩٦٣ .
- ٢٩ - فتخى مصيلحى خطاب ، النمو العمرانى للقاهرة الكبرى فى القرن
العشرين ، رسالة دكتوراه غير منشورة مقدمة الى قسم الجغرافيا
بجامعة القاهرة ، ١٩٨٠ .
- ٣٠ - لويس ممفورد ، المدينة على مر العصور ، ترجمة واشراف ابراهيم
نصحى ، الأنجلو المصرية ، القاهرة ، ١٩٦٤ (جزآن) .
- ٣١ - ليونارد كور تريل ، مدن دارسة ، ترجمة عديلة حسين مياس الالف
كتاب ، القاهرة ، ١٩٥٥ .
- ٣٢ - مجمع اللغة العربية ، المعجم الوسيط (جزآن) مطبعة مصر ،
القاهرة ، ١٩٦٠ .
- ٣٣ - محمد امين الخانجى ، منجد العمران فى المستدرك على معجم
البلدان ، مطبعة السعادة ، القاهرة ، ١٩٠٧ .
- ٣٤ - محمد صبحى عبد الحكيم ، مدينة الاسكندرية ، مطبعة مصر ،
القاهرة ، ١٩٥٨ .
- ٣٥ - محمد عبد الله عنان ، مصر الاسلامية وتاريخ الخطط المصرية ،
دار الكتب المصرية ، القاهرة ، ١٩٣١ .

- ٣٦ - محمد على رضا الجاسم ، مقدمة اقتصاديات المملكة العربية السعودية ، مطابع عابدين ، الاسكندرية ، ١٩٧١ .
- ٣٧ - محمد مصطفى حماد ، تخطيط المدن فى مصر ، الموسم الثقافى ، للجمعية الجغرافية المصرية ، القاهرة ، ١٩٦٥ .
- ٣٨ - محمد محمد سطيحة ، خرائط التوزيعات الجغرافية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧١ .
- ٣٩ - محمد محمد سطيحة ، ظاهرة التحضر فى لبنان ، التحضر فى الوطن العربى ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، ١٩٧٨ ، الجزء الأول .
- ٤٠ - مدنى دسوقى مصطفى ، مبادئ علم الاحصاء ، النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٦ .
- ٤١ - مصطفى جواد وأحمد سوسة ، دليل خارطة بغداد قديماً وحديثاً ، المجمع العلمى العراقى ، بغداد ، ١٩٥٨ .
- ٤٢ - المقدسى ، احسن التقاسيم فى معرفة الاقاليم ، مكنة خياط ، بيروت ، ١٩٠٦ (مصورة عن طبعة بريل فى ليدن) .
- ٤٣ - الهيئة العامة للتخطيط العمرانى ، مدينة ٦ أكتوبر ، التخطيط الهيكلى العام ، التقارير ١ - ٣ ، القاهرة ، ١٩٧٩ - ١٩٨٠ .
- ٤٤ - الهيئة العامة للتخطيط العمرانى ومركز التنمية والتخطيط التكنولوجى بجامعة القاهرة ، مدينة الأمل ، تقارير تخطيط المدينة ١ - ٣ ، ١٩٨٠ - ١٩٨١ .
- ٤٥ - الهيئة العامة للتخطيط العمرانى عرش الترجمان ، القاهرة ، ١٩٨٠ .
- ٤٦ - وزارة المالية والاقتصاد الوطنى (السعودية) التعداد العام للسكان لعام ١٣٩٤ هجرية ، البيانات الأولية ، مطابع المنطقة الوسطى ، الرياض .
- ٤٧ - وزارة المواصلات (السعودية) ميناء الملك فيصل بجدة ، الاصفهانى وشركاؤه ، جدة ، ١٩٧٣ .
- ٤٨ - ياقوت الحموى ، معجم البلدان ، مطبعة السعادة ، القاهرة ، ١٩٠٦ .

ثانياً - باللغات الأجنبية :

1. Abererombie, Sir Patrick, Town and Country Planning Oxford Univ. Press, London, 1961.
2. Abler, Ronald : Jhon S. Adams, and Peter Gould Spatial Organization, the Geographer's View of the World. Prantice-Hall, Englewood Cliffs, 1971.
3. Alexander, John W., Economic Geography, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, 1963.
4. » The Basic - Non - Basic Concept of Urban Economic Functions, in Mayer, H., and Kohn, C. F., eds., Reading in Urban Geography.
5. » , City — Forming and City — Serving Production , in Mayer and Kohn, eds.
6. Ambrose, Peter ed., Analytical Human Geography. Longmans, London, 1972.
7. Applebaum, W., A Technique for Constructing a Population and Urban Land — Use Map. in Mayer and Kohn, eds.
8. Auroousseau, M., « The Distribution of Population : A Constructive problem » , Geographical Review, Vol. 11, 1971.
9. Avery, T. Eugene, Interpretation of Aerial Photographs, Burgess, Minneapolis, 1962.
10. Bacon, Edmund N., Designal cities, Penguin Baltimore.
11. Badawy. Alexander, le Dessin Architectural Chez les Anciens Egyptiens, Le Caire, 1948.
12. Bartholomew, Harland, The Land-Use Survey, in Mayer, and Kohn, eds., Readings in Urban Geography.
13. Beaujeu — Garnier, J., Geography of Population, translated by Stanley H. Beaver, Lonman, London, 1970.

14. Beaujeu — Garnier, J., and G. Chabot, *Urban Geography*.
translated by G. M. Yglesias and S. H. Beaver : Longmans,
London, 1967 .
15. Benjamin, Bernard. *Demographic Analysis*, George Allen
and Unwin. London, 1968.
16. Bergel, E.E., *Urban Sociology*, Mc Graw - Hill, New York.
1956.
17. Berry, Brain, J. L, *Research Frontiers in Urban Geography*,
in Hauser, P. M., and Schrone, L. F., eds.
18. Berry, B. J. L., and Allen Fred, *Central Place Studies. A
Bibliography of the Theory and Applications*, Bibliography
Series No. 1., Regional Science Research Institutes Philadel-
phia Pennsylvania, 1965.
19. Berry , B. J. L., and W. Garrison, « A Note on Central Place
Theory and the Range of a Good » , *Economic Geography*, 34,
1958.
20. Berry, B. J. L., and William Garrison, *Alternate Explana-
tions of Urban Rank — Six Relationships*, in Mayer and
Koba, eds.. *Readings in Urban Geography*.
21. Boesch, Hans, *A Geograpy of Wolrd Economy*, Van Nos-
trand, Princeton, 1964. .
22. Breese, Gerald, *Urbanization in Newly Developing Coun-
tries*, Prentice - Hall, 1966.
23. Browning, Harley L., and Jack P. Gibbs, *Some Measures of
Demographic and Spatial Relationships Among Cities*, in
Gibbs, J. P. ed., *Urban Research Methods*.
24. Browning H. L., *Methods for Deseribing the - Sex Structure
of Cities*. in Gibbs, J. P., ed., *Ibid*.
25. Burckhard , J. L., *Travels in Arabia*, Frank Case and So.
Ltd., London, 1968.

26. Carter, Harold, The Study of Urban Geography Edward Arnold, London, 1972.
27. Chapin, F. S., J. R., and P. H. Stewart, « Population Densities Around the Clock, » The American City, Vol. 68. No. 10. October, 1953.
28. Childe. Gordon. What Happened in History, Penguin, London, 1971.
29. Chishohm M., Rural Settlement and Land Use, Hutchinson, London, 1966.
30. Christaller, Walter, Central Places in Suthern Germany, translated by G. W. Baskin, Prentice - Hall, Englewood Chiffs, New Jersey, 1966.
31. Church, R. J. H., The Development of the Ideas of the Garden City and Garden Suburb, in I. G. U. 20 the Congress. Guide to London Excursionss, London. 1964.
32. Davis, Kingsley, The Origin and Growth of Urbanization in the World, in Mayer and Kohn, eds.
33. De Blij, Human Geography, Culture, Society and Space, John Wiley, New York, 1977.
34. Dickinson, J. P., et al, A Geography of the Third World, Methusn, London, 1983 .
35. Dickinson. Robert E., « The Regional Functions and Zones of Influence of Leeds and Bradford, » Geography, Vol. XV. 1930.
36. Dickinson, R. E., City and Region, Routledge and Kegan Paul, London, 1966.
37. Dickinson, R. E., The Growth of the Historic City, in Mayer and Kohn, eds, Readings in Urban Geography.
38. Douglas, Jan, The Urban Environment. Edward Arnold, London, 1983.

39. Everson, J. A., and B. P. Fitz Gerald, Inside the City, Longman, London, 1972.
40. Fiser, W. S., Mastery of the Metropolis, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, 1962.
41. Garner, B. J. Modoles of Urban Geography and Settlement Location, in Chorley, R. J., and Peter Haggett, eds, Models in Geography.
42. Garrison, W. L., Connectivity of the Interstate Highway System, in Ambrose. P., ed., Analytical Human Geography.
43. Geddes., P., Cities in Evolution , Oxford Univ. Press, New York 1950 .
44. Gibbs, Jack P., ed., Urban Research Methods, Van Nostrand and Princeton, 1964.
45. Gibbs, J. P., The Measurement of Change in the Population Size of an Urban Unit, in Gibbs, J. p. ed., op cit.,
46. Gottmann, Jean. Megalopolis : The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States, the 20th Century Find, New York, 1961.
47. Green, Haward L. « Hinterland Boundaries of New York City and Boston in Southern New England, Economic Geography, 31, October, 1955.
48. Gurkind, E. A., The Twilight of Cities , The Free Press, of Glancoe New York, 1962
49. Haig , Robert M., Regional Survey of New York, Major Economic Factors in Metropolitan Growth and Arrangement. Vol. 1, New York, 1982.
50. Hall, Peter, The World Cities, World University Library. London 1968.
51. Hall, P. Urban and Regional Planning, Penguin London 1974 .

52. Hamdan, Gamal, *Studies in Egyptian Urbanism*, The Renaissance Bookshop, Cairo, 1959.
53. Hamdan, G., *Some Aspects of the Urban Geography of the Khartoum Complex* », *Bulletin de la Societe de Geographie d'Egypte*, T. 32, 1959.
54. Harris, Chauncey D., «A Functional Classification of Cities in the United States » *Geographical Review*, 33, (January 1943 .
55. Harris, G. D., *Suburbs in* Mayer and Kohn, eds.
56. Harris, and Edward Ullman. *The Nature of Cities* in Mayer and Kohn, eds, op. cit.
57. Harrshorne, R. *The Nature for Geography, the Association of American Geographers*. Lanecster, 1964.
58. Hauser, P.M., ed, *Handbook for Social Research in Urban Areas*, UNESCO, 1965.
59. Hauser, and Schrone, L. F., eds. *The Study of Urbanization*, John Wiley, New York , 1967.
60. Hourani, A. H., and Stern, S. M., eds. *The Islamic City* Cassirer Oxford, 1970.
61. Hourani, A. H.. *The Islamic City in the Light of Recent Research* in Ibid.
62. Hudson, F. S., A. *Geography of Settlements*, Macdonald and Evans, London, 1970.
63. Italy Consult, *Water Supply Surveys for Jeddah - Mecca Taif Area*, Rome, 1969.
64. James, P. E., and Jones, C. E., eds. *American Geography. the Association of American Geographers*, 1954.
65. Jefferson, Mark, « *The Low of the Primate City* » *Geographical Review*, Vol. 21. 1931.
66. Jefferson, M., « *The Distribution of the Wolrd's City Fol*»,

Geographical Review, Vol. 21, 1931.

67. Jensen, Rolf, Cities of Vision, Applied Science Publishers, London, 1979.
68. Johnson, James H., Urban Geography, An Introductory Analysis, Oxford, 1970.
69. Jones Fmersy. Towns and Cities, Oxford University Praes Oxford, 1970.
70. King , Leslie J., and Golledge, R. G., Cities, and Behavior : The Elements of Urban Geography, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, 1978.
71. Kohn, Clyde F., Settlement Geography, in james, P E., and Jones, C. F., eds.. American Geography.
72. Lapidus, Ira M., ed., Middle Eastern Cities, Ancient, Islamic and Contemporary Middle Eastern Urbanism : A Symposi-tion, Univ. of California, Berekely. 1969.
73. Losch, A. Economics of Location, trans, by W. H. Wolglom and W. F. Stopler, Yale Univ. Prlss, New Haven, 1954.
74. Ludlow, Wi H., Measurement and Control of Population Densities, in Gibbs. J. P. ed., Urban Research Methods.
75. Mayer, Harold M., and C. F. Kohn, eds, Readings in Urban Geography. Chicago University Press, Chicago. 1965.
76. Mayer, H. M., Cities and Urban Geography, in Patnam, Ro-bert G. et al, eds., Geography of Urban Places.
77. Mc Gee, T. C., The Urbanization Prices in the Third World Exploration in Search of a Theory, Bell, London, 1971.
78. Mc Kenzie, R. D. ed., The Mltropolitan Community, Mc Graw - Hill, New York, 1933.
79. Ministry of Development and New Communities. Tenth of Ramadan. Final Report, First Stage, Cairo, 1978.

80. Morrill, Richard L., The Spatial Organization of Society, Duxbury Belmont, 1970.
81. Morrill, « The Nlgro Ghetto, Problems and Alternatives, » Geographical Review, 55, 1965.
82. Mounjey. A. B., « Million Citils, Urbanization and the Developing Countries » Geography , 244, 1968.
83. Murphy, Raymond E., The American City, An Urban Geography, Mc Graw - Hill York, 1966.
84. Murphy, R. E., and Vance, JR., « A Comparative Study of Nine Central Business Distriets » Economic Geography, 30, (October 1954) .
85. Nelson, Howord, « A Service Classification of American Cities Economic Geography, 31, (July 1955)
87. Nelson. H., Some Characteristics of the Population of Cities, in Mayer and Kohn, eds., Reading in Urabn Geography.
87. Nevins, Allan, The American City in History, in Toynbee, A., ed., Cities of Destiny.
88. Neidergang, Mareel, The Twenty Latin Americans, Penguin, 1971.
89. Oppenheim, A.L., Misopotamia, Land of Many Cities, in Ira M. Lapidus. ed., Middle Eastern Cities.
90. Osborn, Frederic J. and Whittick, Arnold, The New Towns, The Answer to Megalopotis, Leonard Hill, London, 1969.
91. Park, R. E. and Newcomb, C., Newspaper Circulation and Metropolitan Regions, in Mc Klnzie, R. D., ed., The Metropolitan Community.
92. Perry, C. A.. The Neighborhood Unit, Regional Survey of New York and Its Environs, Vol VIII, New York Regional Plan Association, 1929.
93. Ratecliffe, John, An Introduction to Town and Country

- Planning, Hutchinson, London, 1975.
94. Ratcliff, Richard U., Internal Arrangement of Land Uses, in Mayer and Kohn, eds., op. cit.
 95. Reissman, Leonard, The Urban Process, Cities in Industrial Societies, The Free Press, Glencoe, 1964.
 96. Reynolds, J., The Plan, the Changing Objectives of the Drawn Plan, Town Planning Review, Vol. XXXII Nos. 334, Liverpool Univ. Press, 1961.
 97. Robert Mathew Johnson Marshall and Partners, Initial Appraisal : Jeddah Inter. Report, 1971.
 98. Robson, Brain, Urban Growth : An Approach, Methuen, London, 1973.
 99. Rosing, K.E., « A Rejection of Zipf Model (Rank Size Rule) in Relation to City Size » Professional Geographer. 18, 1966.
 100. Roteurs, V. and Wesley Calef, Notes on the Basic — Non-basic Employment Ratio, in Mayer and Kohn, eds., op cit.
 101. Sitte, C., City Planning According to Artistic Principles, Phaidon, London, 1905.
 102. Sitte, C., The Art of Building Cities, Van Nostrand — Reinhold, 1945.
 103. Sjoberg, Gedeon, The Preindustrial City Past and Present, The Free Press, Glencoe, 1960.
 104. Smailes, A. E., The Geography of Towns, Hutchinson, London. 1953.
 105. Smith, William, ed., A Dictionary of Roman Geography, John Mury, London, 1973, (2 Vols.) .
 106. Stamp, L. Dudley, The Land of Britain, Its use and Misuse, Longmans, London, 1950.
 107. Stamp, L. Dudley, Applied Geography, Penguin, London, 1960.
 108. Stamp, ed., A Dictionary of Geographical Terms, John

- Wiley, New York, 1962.
109. Stewart, Charles T. JR., The Size and Spacing of Cities, in Mayer and Kohn, eds., op.cit.
 110. Sviatlovsk, E.E. and Else, Walter C., « The Centrophical Method and Regional Analysis » . Gographical Review Vol. 27 (1937) .
 111. Taylor, G. Urban Geography, Methuen, London, 1961.
 - 112.. Tiebout., C. M., The Urban Economic Base Reconsidered in Mayer and Kohn, eds., op. cit.
 - 113 Toulan, Nohad A., New Towns in the Greater Cairo Urban Region, Report 1, General Organization for Physical Planning. Cairo, 1979.
 114. Toynbee, Arnold, ed., Cities of Destiny , Thomas and Hudson, London, 1967.
 115. Toynbee, Arnold, Cities in History , in Ibid.
 116. Ullman, Edward, A Theory of Location for Citles. in Mayer and Kohn. eds., op. cit.,
 117. U. N., On the Distinction Between Urban and Rural : National Practices and Recommendations in Gibbs, J. P., ed., Urban Research **Methods**.
 118. Vance, James E. J. R., The Merchant's World : The Geography of Wholesaling, Prentice — Hall, Engle wood Cliffs, 1970.
 119. Vidal de la Blache, P., Principles of Human Geography. English translation, Constable, London, 1965
 120. Weber, Max, The City, translated and edited by Don Martindale and Gertrud Neuwirth, The Free Press, New York, 1966 .
 121. Webster, H.. Early European History , Heath, Boston, 1920.

122. Weimer, A. M. and Homer Hoyt, Principles of Real Estate, Ronald Press, New York, 1951.
123. Weir, Thomas R., « A Survey of the Daytime Populotion of Winnipeg, » Queens Quarterly , Vol. 67. No. 4 Winter. 1961.
124. Zipf, George K., National Unity and Disunity, Bloomington 1941.
125. Zipf, George, Human Behavior and the Principe of Least Effort Addison Wesley, Cambridge, Mass, 1919.

فهرس الاشكال

رقم الصفحة	موضوع الشكل	رقم الشكل
٥١	١ - مدن حضارات الشرق القديم	
٥٨	٢ - الاسكندرية فى العصر اليونانى - الرومانى	
٨٧	٣ - أمثلة لمدن الباروك فى أوروبا - (كالسروه وفرساي)	
٩٢	٤ - سوار مدينة باريس	
١٠٨	٥ - المدن المليونىة فى العالم	
١١٥	٦ - سكان مدن الاكواخ فى بعض دول العالم الثالث	
١٢١	٧ - المجمعات الحضريية فى انجلترا وويلز	
١٢٨	٨ - امتداد الميجالو بوليس	
١٥١	٩ - المدن الجديدة فى بريطانيا	
١٥٨	١٠ - شبكة العمران فى مصر السفلى	
	١١ - ممدن الصناعة ومدن تجارة التجزئة فى الولايات المتحدة	
١٨١	حسب تصنيف هاريس	
	١٢ - مدن الصناعة فى الولايات المتحدة حسب تصنيف نلسن -	
١٨٣	مدن تجارة التجزئة فى الولايات المتحدة طبقا لنلسون	
١٨٥	١٣ - توزيع المدن الامريكية على الوظائف عند نلسون	
٢٠٣	١٤ - العلاقة بين المدى والعتبة فى احدى المحلات المركزية	
٢٠٦	١٥ - نظام المحلات المركزية وفقا لمبدأ السوق	
٢٠٩	١٦ - الاشكال النظرية لاقاليم المدن	
٢١٢	١٧ - قطاعات الغنى المدنى والافتقار المدنى حول مدينة رئيسية	
٢٢٥	١٨ - استخدام الاراضى حول المدينة المنعزلة عند فون ثيونن	
٢٢٧	١٩ - نظريات التفاعل والقطع	
٢٣٦	٢٠ - توزيع الصحف اليومية فى اقليم شيكاجو	
٢٣٩	٢١ - اقليم صولت ليك سيتى	
٢٤٢	٢٢ - اقليم مدينة موبيسل	

رقم الصفحة	موضوع الشكل	رقم الشكل
٢٤٥	٢٣ - اقليم مدينة جرينوبل	
٢٤٩	٢٤ - الحد الفاصل بين اقليمى نيويورك وبوسطن	
٢٥٠	٢٥ - اقليم مدينة أسيوط سنة ١٩٦٦	
٢٦٦	٢٥ - مكرر - النمط العام لاسعار الاراضى فى المدن	
٢٦٨	٢٦ - اسعار الاراضى فى مدينة اسيوط عام ١٩٦٦	
٢٧١	٢٧ - أثر البعد عن قلب المدينة فى استخدامات الاراضى والرياح	
٢٧٧	٢٨ - نظريات نحو المدن وتركيبها	
٣٠٢	٢٩ - التركيب التجارى لمدينة باريس	
٣٠٧	٣٠ - المنطقة المركزية فى مدينة ستهلم	
٣١٢	٣١ - تركيب مدينة شيكاغو	
٣٣٧	٣٢ - كثافة السكان فى مدينة فلنت فى ساعات اليوم المختلفة	
٣٤٠	٣٣ - المنطقة المركزية لمدينة اسيوط	
٣٥٠	٣٤ - أهرام السكان فى مدينة جوهانسبرج	
٣٦٧	٣٥ - المدينة المدورة (بغداد)	
٣٧١	٣٦ - مدينة بالمانوفا	
٣٧٣	٣٧ - الخطة الشريطية لنمو مدينة لندن	
٣٨٢	٣٨ - المطاقات الخضراء والمدن الجديدة حول لندن	
٣٨٤	٣٩ - استخدامات الاراضى فى ويلين جاردن سيتى	
٣٨٧	٤٠ - استخدام الاراضى فى ستيفنج	
٤٠٠	٤١ - التخطيط الابتدائى للقاهرة الكبرى - نمو العمران	
٤٠١	٤٢ - استخدامات الاراضى المستقبلية فى القاهرة الكبرى	
٤٠٥	٤٣ - المخطط العام لمدينة ٦ اكتوبر	
٤١٠	٤٤ - المخطط العام لمدينة العاشر من رمضان	
٤٢٠	٤٥ - نمو جدة العمرانى	
٤٢٩	٤٦ - استخدام الاراضى فى مدينة جدة	
٤٤٠	٤٧ - تخطيط مدينة جدة فى عام ١٩٩١	

فهرس الموضسوعات

الصفحة

٥	مقدمة الطبعة الرابعة
٧	مقدمة الطبعة الثالثة
٩	مقدمة الطبعة الثانية
١١	مقدمة الطبعة الاولى
١٣	الفصل الاول : المدينة والريف

جغرافية المدن وجغرافية العمران ١٤ ، أسس التصنيف الى المدن والريف ١٧ ، تصنيف الامم المتحدة ١٨ ، الاساس السكاني ١٩ ، الاساس الاقصادى ٢٢ ، الاساس الادارى ٢٤ ، الاساس التاريخى ٢٦ ، الاساس الشكلى ٢٧ ، درجات العمران ٢٩ ، العزبة ٣٠ ، القرية ٣٢ ، القرى المنعزلة والقرى المتكتلة ٣٢ ، القرى فى مصر ٣٣ ، البلدة ٣٤ ، المدينة ٣٦ ، المدن التوابع والضواحي ٣٧ .

٣٩ الفصل الثانى - المدن القديمة :

نشأة المدن القديمة ٣٩ ، مدن الحضارات القديمة : المدن المصرية ٤١ ، علامة المدينة ٤٢ ، كاهون ٤٤ ، أختاتون ٤٥ ، مدن العراق القديم ٤٦ ، بابل ٤٨ ، مدن الهند والصين ٤٩ ، المدن اليونانية والرومانية : والمدن اليونانية ٥٣ ، أثينا ٥٣ ، الاسكندرية ٥٦ ، المدن الرومانية ٥٩ ، روما ٦٠ ، مدن أمريكا الوسطى والجنوبية ٦٣ .

٦٥ الفصل الثالث - المدن قبل انتشار الصناعة

مناقشة مصطلح العصور الوسطى ٦٥ ، رأى جدعون شوبيرج ٦٥ ، المدينة الاسلامية والعربية ٦٨ ، مناقشة آراء ماكس فيتر ٦٨ ، آراء سوفاجيد ٧٢ ، مواضيع

الصفحة

المدن العربية والاسلامية ٧٤ ، الاضافات الاسلاميه لهندسة
المدن وتخطيطها ٧٦ ، المدينة الاوروبية ٨٠ ، المدن
الاوروبية فى العصور الوسطى ٨٠ ، دساتير المدن
٨١ ، النقابات والتجار ٨٢ ، مدن النهضة والباروك ٨٤ ،
فارساسى ٨٥ ، كارلسروه ومنانهايم ٨٦ .

٨٩

الفصل الرابع - مدينة اليوم

جذور الماضى فى المدينة المعاصرة ٨٩ ، اسوار المدن ، ٩١
التطور التكنولوجى وأثره فى نمو المدن ٩٣ ، النمو
الرأسى والنمو الأفقى ٩٣ ، مشكلات الوصول الى قلب
المدينة المعاصرة ٩٤ ، اتجاهات النمو فى مدينة اليوم
٩٨ ، النمو المركزى للمدن المعاصرة : المدن المليونية
٩٩ ، المدن الكبرى فى عالمنا المعاصر ٩٩ ، الاحوال السكنية
فى المدن الكبرى ١٠٥ ، مدن الاكواخ
١٠٦ ، الاتجاه لسكنى المدن العملاقة فى كل
من الدول النامية والدول المتقدمة ١١٦ ، المجمعات
المدنية ١٢٠ ، المجمعات الحضرية فى بريطانيا ١٢١ ،
اشكال مختلفة من المجمعات الحضرية ١٢٥ ، الميالىو
بوليس ١٢٥ ، احتمالات ظهور المدن العظمى فى خارج
الولايات المتحدة ١٢٨ ، الاتجاه التخطيطى فى المدن
لمعاصرة ١٣١ ، مشكلات نمو المدن المركزية ١٣١ ،
الضواحي ١٣٧ ، الضاحية المزرعة ١٣٩ ، ضواحي النوم
١٣٩ ، الضواحي الصناعية ١٤٠ ، تصنيف الضواحي
الامريكية ١٤٣ ، مدن الحداثات ١٤٤ ، أول
مدينة للحداثات ١٤٧ ، البلدان الجديدة
فى بريطانيا ١٤٨ ، خارج بريطانيا - فى كندا والاتحاد
الوفيتيى ١٥٢ ، فى الدول الاوروبية ١٥٤ ، فى آسيا ١٥٥
فى امريكا اللاتينية ١٥٦ ، المدن الجديدة فى مصر ١٥٧ ،
من ملامح المدن الجديدة فى مصر ١٦٢ .

الصفحة

١٦٥

الفصل الخامس - وظائف المدن :

مستويات وظائف المدن ١٦٥ ، الركيزة الاقتصادية للمدن
١٦٩ ، الأنشطة الخادمة والأنشطة المكونة ١٧٠ ، النشاط
الرئيسي والنشاط غير الرئيسي ١٧١ ، التصنيف الوظيفي
للمدن ١٧٥ ، تصنيف أوروبو ١٧٥ ، تصنيف تشونسي
هاريس ١٧٧ ، تصنيف هوارد نلسون ١٨٢ ، أسلوب
نلسون في التصنيف ١٨٦ .

١٨٩

الفصل السادس - أحجام المدن وتوزيعها :

قانون المدينة الأولى ١٨٩ ، مناقشة أفكار مارك
جيفرسون ١٩٠ ، آراء كل من ايمريزجونز وحمدان
١٩١ ، قاعدة المرتبة - الحجم ١٩٣ ، قاعدة زيف ١٩٣ ،
الدراسات التجريبية : عند ستوارت ١٩٥ ، عند برليان
بري ١٩٧ ، نظرية المحلات المركزية : الفروض والتعريفات
١٩٨ ، أنواع المسافة ٢٠٠ ، أنواع السلع المركزية ٢٠١ ،
مجال السلعة ٢٠٢ ، نظام المحلات المركزية ٢٠٤ ،
المحلات المركزية المؤقتة ٢١٠ ، أوجه النقد على نظرية
المحلات المركزية ٢١٠ ، الدراسات التجريبية على
النظرية ٢١٥ .

٢١٧

الفصل السابع - اقليم المدينة :

فكرة اقليم المدينة ٢١٧ ، كيف نقيس اقليم المدينة ٢١٩ ،
اقليم المدينة عند فون ثيونن ٢٢٢ ، تجارة القطاعي وأثرها
في تحديد اقليم المدينة ٢٢٦ ، نظرية التفاعل ٢٣٨ ،
نظرية نقطة القطع ٢٢٩ ، قانون اجتذاب تجارة التجزئة
٢٣٢ ، الدراسات التطبيقية عن اقليم المدينة ٢٣٤ ، دراسة
بارك ونيوكومب ٢٣٤ ، اقليم صولت ليك سيتي ٢٣٧ ،
اقليم مدينة موبيل ٢٤٠ ، اقليم مدينة ليون واقليم
جرينوبل ٢٤١ ، الحد بين اقليمى نيويورك ويوسطن
٢٤٤ ، اقليم مدينة أسيوط ٢٤٨ .

الصفحة

٢٥١

الفصل الثامن - التركيب الداخلى للمدينة :

الموضع ٢٥١ ، التركيب الجيولوجى ٢٥٢ ، تداخل
اليابس والماء ٢٥٣ المواضع النهرية ٢٥٥ ، المناخ ٢٥٦ ،
موارد مياه الشرب ٢٥٧ ، العوامل المؤثرة فى نمو المدينة
العام لاسعار الاراضى فى المدينة ٢٦٥ ، العوامل المؤثرة
٢٥٩ . القوى المؤثرة فى النمو الوظيفى عند تشارلس
كولبى ٢٦١ ، اسعار الاراضى فى المدينة ٢٦٣ ، النمط
فى اسعار الاراضى بمدينة شيكاغو ٢٦٧ ، اسعار الاراضى
بمدينة أسيوط ٢٦٧ ، اسعار الاراضى فى مكة المكرمة
٢٦٩ ، نظريات نمو المدن وتركيبها ٢٧٠ ، نظرية النمو
المركزى ٢٧٣ ، نظرية القطاعات ٢٧٥ ، نظرية النويات
المتعددة ٢٧٦ ، عوامل مؤثرة فى تركيب المدن ٢٧٨ .

١٨١

الفصل التاسع : استخدام الاراضى فى المدينة

خريطة استخدام الاراضى فى المدن ٢٨١ ، خرائط
سانبورن الامريكية ٢٨٢ ، الخريطة العامة لاستخدام
الارضى ٢٨٣ ، 'تحديد هدف الدراسة ٢٨٤ ، اختيار
مقياس الرسم ٢٨٥ ، الدراسة البصرية المبدئية ٢٨٧ ،
تقرير فئات استخدام الاراضى ٢٨٨ ، الدراسة الميدانية
ورفع البيانات ٢٨٩ ، مشكلات خاصة بخريطة استخدام
الارضى : الاعتماد على دور واحد ، الابنية التى لا تشغل
كل مساحة الاراضى ٢٣٠ ، المكاتب أو المصانع بداخل
المنزل ٢٩١ ، استخدام الاستشعار من بعد ٢٩٢ ،
استخدام الحاسب الالىكترونى ٢٩٣ ، أنماط
استخدام الاراضى فى المدن ٢٩٤ ، آراء
بارثولوميو ٢٩٩ ، الفئات الرئيسية لاستخدام الاراضى
فى المدن : الاستخدامات التجارية ٣٠٤ ، المناطق السكنية
٣٠٨ ، مناطق الصناعة ٣١٣ ، الاستخدامات الاخرى :
الخدمات ٣١٦ ، النقل والمواصلات ٣١٧ ، الحكم والادارة

الصفحة

والمناطق العسكرية والمدافن ٣١٨ ، الاراضى الخالية
والمناطق المكشوفة ٣١٩ .

٣٢١

الفصل العاشر - سكان المدينة

نمو السكان ٣٢٢ ، أساليب دراسة النمو السكالى
٣٢٣ ، تباين معدلات النمو السكالى بين المدن والريف
٣٢٥ ، معدلات نمو السكان ٣٢٦ ، توزيع السكان
وكتافتهم ٣٢٨ ، الكثافات الكلية والكثافات الصافية ٣٢٩
العلاقة بين الكثافات وحدود المدن ٣٣٢ ، سكان المدينة
بين الليل والنهار ٣٣٣ ، دراسة سكان وينيج فى النهار
٣٣٤ ، سكان فلنت فى مختلف الساعات ٣٣٦ ، مركز
الثقل السكانى ٣٣٨ ، وحدات الجوار ٣٤١ ، تركيب
السكان ٣٤٣ ، التركيب النوعى ٣٤٤ ، التركيب العمرى
٣٤٧ ، اهرام السكان ٣٤٩ ، التركيب العرقى ٣٥٠ .

٣٥٧

الفصل الحادى عشر - تخطيط المدينة

تطور تخطيط المدن تاريخيا ٣٥٧ ، دور الجغرافى فى
تخطيط المدن ٣٥٩ ، خطة المدينة ٣٦٤ ، الخطة الشبكية
٣٦٣ ، الخطة الدائرية ٣٦٥ ، الخطة الدائرية الاشعاعية
٣٦٩ ، الاشكال الهندسية لخطة المدينة ٣٧٢ ، الخطة
الشريطية ٣٧٢ ، سورا ماريا ٣٧٤ ، سفن دال ٣٧٦ ،
نماذج تطبيقية لتخطيط المدن ٣٧٧ فى بريطانيا ٣٧٧ ،
المخططون المثاليون ٣٧٨ ، افكار ابنزار هوارد ٣٧٩ ،
جديدس وأبركرومبى ٣٧٩ ، ريلين جاردن سيتى ٣٨٣ ،
٣٨٣ ، ستيفنج ٣٨٦ ، تخطيط المدن المصرية ٣٨٨ ،
تخطيط القاهرة الكبرى ٣٨٨ ، الاوضاع الحالية : النمو
العمرانى ٣٨٨ ، الدراسات السكانية ٣٩٢ ، المكونات
العمرانية واستخدام الاراضى ٣٩٥ ، شبكات البنية
الاساسية ٣٩٧ ، المجارى والصرف الصحى ٣٩٨ ، الطرق
والشوارع الرئيسية ٣٩٩ ، الخدمات : التعليم ٤٠٠ ،

الصفحة

فيما يختص بنمو خطط المدن الجديدة في مصر ٤٠٢ ،
فيما يختص بنمو العمران ٤٠٣ ، فيما يختص باستخدامات
الاراضى مستقبلا ٤٠٤ ، مدينة ٦ اكتوبر ٤٠٦ ، مدينة
العاشر من رمضان ٤٠٨ ، تخطيط مدينة جدة ٤١٣ .

٤٤٧	المصادر والمراجع :
٤٤٧	المصادر العربية
٤٤٩	المصادر باللغات الاجنبية
٤٥٨	فهرس الاشكال
٤٦١	فهرس الموضوعات

« تم بحمد الله »

رقم الايداع بدار الكتب ١٩٨٨/٢٦٤٠

دار التوفيق النموذجية

للطباعة والنشر

الطبعة ٣٠ ميفاتة الموصلى

بمبادرة جامعة الزهراء

